Tausend und ein Tag
im Occident.

Kulturbilder, Reisen und Erlebnisse im nordamerikanischen Kontinent.

Von

Ernst von Hesse-Wartegg.

Erster Band.

Leipzig,
Verlag von Carl Reißner.
1891.

Vorwort.

Indem ich die nachstehenden Bilder aus dem Culturleben der Amerikaner, zu einem Ganzen vereinigt, der Oeffentlichkeit übergebe, bin ich nur eine Erklärung bezüglich des Titels schuldig. „Tausend und ein Tag im Occident" lautet er, ohne daß auch nur im Entferntesten daran gedacht wird, damit ein Seitenstück zu den herrlichen Schilderungen meines verehrten Freundes Friedrich v. Bodenstedt liefern zu wollen, der seinen kaukasischen Erlebnissen den Titel „Tausend und ein Tag im Orient" vorgesetzt hat. Ebenso wenig darf man dabei irgendwie an die köstlichen poetischen Dichtungen von „Tausend und eine Nacht" denken; denn wäre es nicht mehr als vermessen, den poetischen farbenreichen Orient, dieses Land romantischer Vergangenheit, in eine Parallele zu stellen mit der materiellen Gegenwart des Occidents? Es kann ja kaum größere Unterschiede geben, als jene zwischen Ost und West, zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang! Wie müßte man sich einen Harun-al-Raschid

in Amerika denken? Etwa als einen Eisenbahnmagnaten aus New-York, einen Schweineschlächter aus Chicago oder einen Minenbesitzer aus San Francisco? Und Scheherazade, die herrliche; wer von den blonden modernen Misses des Yankeelandes sollte, wer wollte sie vorstellen?

Nein, der Titel des vorliegenden Buches hat leider ebenso wenig wie der Inhalt mit den vorerwähnten Werken etwas gemein. Er entstand, weil meine Wanderzeit drüben in Nordamerika, längere feste Aufenthalte in einzelnen Städten und Gegenden abgerechnet, wirklich dem Zeitraum von Tausend und einem Tag nahe kam. Wie gerne hätte ich auch den Inhalt und die Darstellungsweise von Tausend und eine Nacht zum Vorbild genommen, wäre es nur möglich, diesem Lande des Mammon so glänzende farbenprächtige Seiten abzugewinnen! Aber eines lehrte mich das Buch der Scheherazade doch: daß nichts so sehr zur Kenntniß eines Landes beiträgt, als Schilderungen aus dem Leben und Treiben seiner Bewohner. Deshalb wurden in dem vorliegenden Bande Schilderungen von den Naturschönheiten des großen Continents umso weniger berücksichtigt, als ich dieselben im Verein mit den Hauptmerkmalen des Landes und seiner Bevölkerung bereits in einem früheren Werke „Nordamerika“ (II. Auflage, Leipzig 1885) zusammengefaßt habe. Dazu ist das nun vorliegende Buch eine Ergänzung, indem es manche der interessantesten und merkwürdigsten, dabei aber auch am

wenigsten bekannten Phasen der Entwicklung Nordamerikas vor Augen führt. So finden in den folgenden Seiten beispielsweise von New-York nicht der weitbekannte Broadway und Fifth Avenue, sondern der Hafen der Weltstadt Berücksichtigung; von den englischen Colonien in Nordamerika nicht Montreal oder Quebec, sondern die entlegensten Punkte der Hudsonbai und Neufundlands; vom Mississippi nicht Fluß- und Verkehrsschilderungen, sondern sein eigenthümliches Stromleben; die typischen Rothhäute, wie sie einst in den Prairien hausten, und sich in den vielen Büchern über Amerika fortvererben, werden hier durch die Indianer ersetzt, wie sie sich nach dem Zusammenstoß mit der Civilisation der Weißen gestaltet haben. Von den Prairien und Felsengebirgen sind das merkwürdige Leben der Einwohner, das Entstehen der Staaten, die kuriosen Ausgeburten einer in der Entwicklung überhasteten und überstürzten Cultur geschildert, die indessen in mancher Hinsicht doch noch im vorigen Jahrhundert steckt und Spuren oder Einflüsse von spanischem, indianischem, maurischem, ja afrikanischem und mongolischem Wesen aufzuweisen hat.

Gewiß kann schwerlich etwas so hohes und packendes Interesse gewähren, als dieses Aufeinandertreffen und Ringen der verschiedenen Culturen aller Welttheile mit einander, wie es eben in dem großen Lande jenseits der Atlantis vor sich geht, und mit dem Sieg der weißen Cultur, oder wie Hepworth Dixon sagt, mit der „Weißen Eroberung“ enden wird, so sicher, wie heute

die große Bronzestatue der Freiheit, ein Geschenk der alten Welt an die neue, die einst indianischen Lande überragt.

Dieser Zusammenstoß der verschiedenen Rassen findet in den nachstehenden Seiten ebenso seine Schilderung, wie manche andere, wenig bekannte Phasen in der Entwicklung des Continents, die zu der heutigen Größe desselben so ungemein viel beigetragen haben, aber theilweise wieder im Erlöschen und Verschwinden begriffen sind, wie Gerüste, die nach der Vollendung des Gebäudes nicht mehr nöthig sind. Das Treiben der Hirten und Viehzüchter auf den Prairien, der Petroleumjäger in den Alleghanies, wie der Goldgräber in den Felsengebirgen, das rauhe Wesen der Hinterwäldler mit ihrem Kuklux und Richter Lynch, das Unwesen der Temperenzler, Spiritisten und schwarzen Methodisten, wie das idyllische Leben der französischen Pflanzer im fernen Süden.

Dabei wurde ich auch von dem Bestreben geleitet, so manche irrthümliche Begriffe über Amerika aufzuklären und Paradoxe zu besprechen, die sich jenseits der Atlantis auf Schritt und Tritt dem aufmerksamen Wanderer aufdrängen. — Werden beispielsweise die großen Prairien nicht als das Paradies der Viehzucht, als der Weideplatz ungezählter Viehheerden angesehen? Nun, mancher einzelne Staat östlich des Mississippi besitzt mehr Vieh, als die ganzen Prairien zusammengenommen! Oder, wer hätte nicht von dem Zug nach dem Westen gehört, von der großen Völkerwanderung

aus dem Osten, welche sich über Prairien und Steppen ergoß? Das ist aber nur bezüglich des östlichen Theils, der Prairien wahr, denn die Wanderung nach dem westlichen Theil, nach den Steppen, erfolgte merkwürdigerweise nicht von Ost nach West, sondern von Süd nach Nord. Wer würde nach den landläufigen Schilderungen Canada, das „große einsame Land" nicht für das hervorragendste Pelzland betrachten, das die Welt mit Pelzen versieht? Nun, ein einziges europäisches Königreich, Bayern, liefert mehr Pelze, als ganz Canada mit seinen 9 Millionen Quadratkilometern Land! Spricht man nicht vom Mississippi, dem Vater der Ströme, als der Hauptarterie des Waaren-Verkehrs zwischen Nord und Süd, zwischen dem canadischen Seenbecken und dem mexikanischen Golf? Nun, die großen Flußhäfen des Mississippi empfangen und versenden dreimal so viel Waaren per Eisenbahn, als per Dampfer.

Dieses und vieles andere aus dem hochinteressanten, vom unsrigen so grundverschiedenen Leben und Treiben in Nord-Amerika findet in den folgenden Seiten seinen Platz in ähnlichen feuilletonistischen Schilderungen, wie jene, welche manchem meiner früheren Bücher zu so unerhofften Erfolgen verhalfen, und deshalb blieb ich meinem Grundsatz treu, Ernstes in heiterer Weise zu bringen. Freilich wurde mir dies zuweilen zum Vorwurf gemacht, aber ich denke an Mark Twain's armen Frosch von Calaveras, dem man Schrot in den Rachen stopfte, daß er nicht hüpfen und quaken konnte, und überlasse

die bleierne Schwere anderen, denen sie Vergnügen macht.

Was das vorliegende Buch bringt, ist das Resultat eigener Reisen, eigenen Sehens; aber den Zweck stets vor Augen haltend, habe ich meine persönlichen Erlebnisse so viel als möglich in den Hintergrund gestellt. So möge denn „Tausend und ein Tag im Occident" vom Stapel gleiten!

German Athenaeum Club
London, im Sommer 1890.

Ernst v. Hesse-Wartegg.

Inhalts-Verzeichniß.

I. Ost.

II. West.

I.

Ost.

Moderne Dampferfahrten nach der Neuen Welt.

Norddeutscher Lloyddampfer „Werra“ 37° westl. L.

Fünf Uhr Morgens. Eben schlägt der Steuermann von der Wache die Glocke an. Ueberall noch tiefe Ruhe. In den Salons- und Passagiercajüten regt sich noch keine Seele. Der Steward vom Dienste schlummert sanft auf einem rothsammetnen Sopha in der Ecke des Rauchsalons — in Küche und Geschirrkammer hat das Tagewerk noch nicht begonnen. „Auf Deck“ ist alles noch öde und verlassen. Man hört nur das Rauschen der vom Bug des Riesendampfers zertheilten, hoch aufspritzenden Wellen und das eintönige, dumpfe Pochen der rastlos thätigen Dampfmaschine.

Das Meer ist ungewöhnlich ruhig, kaum daß der Bug des stolzen durch die Fluthen schneidenden Schiffes sich bewegt. Der erste schwache Schein der Morgenröthe erhellt den Horizont im Osten und vergoldet die träge Fläche der weiten Wasserwüste. Soweit das Auge reicht, im ganzen Umkreise nichts als Wasser. Der Himmel wolkenlos, das Meer ohne irgendwelches Leben, selbst ohne Wellenschlag. Kein Schiff, kein Segel in

Sicht. Nur der eigene große Dampfer, auf welchem wir von Bremen aus nach New-York reisend, etwa die Mitte der Atlantis erreicht haben, unterbricht diese erhabene Monotonie.

Wir sind scheinbar allein auf dem weiten Meere, eine schwimmende Stadt mit etwa tausend Einwohnern, ein bischen Deutsches Reich, den schwachen Balken eines Schiffes anvertraut, 1500 englische Meilen von Europa, ebenso weit von Amerika entfernt. Man schaudert fast bei diesem Gedanken. Das nächste Stück Festland sind die von ewigem Nebel verhüllten Klippen und Felseinöden Neufundlands, und wenn man will, etwa der Meeresgrund, 5000 Fuß senkrecht unter uns.

Für denjenigen, der zum ersten Mal die große Reise über die einsame Wasserwüste unternimmt, hat dieses Bewußtsein des Allein- und Verlassenseins etwas Erdrückendes. Nichts als ein paar getheerte Pfosten trennen ihn von dem ewigen Weltmeer — ein Schritt zu viel, und er ist für immer dem Sein entrückt. Aber man gewöhnt sich allmählich an das Eigenthümliche dieser Lage. Ein paar Mal den Ocean hinüber und herüber, und man ist zu einer Seeratte geworden, vertraut mit dem eigenartigen Leben, den Sitten und Gebräuchen auf hoher See.

Sieben Uhr. Während ich diese Zeilen in dem eleganten Rauchsalon des Norddeutschen Lloyddampfers „Werra“ niederschreibe, ertönen von unten herauf die dumpfen Klänge des chinesischen „Gong“, um die Passagiere aus dem Schlaf zu wecken. Der Tag ist angebrochen und bald wird es auf dem Verdeck lebendig.

Die Ersten, welche ihre Kojen verlassen, sind gewöhnlich die Zwischendeck-Passagiere, denn obschon die großen Prachtdampfer des Bremer Lloyd selbst ihnen manchen Luxus gewähren, ist die Luft in den Zwischendecksräumen doch nach überstandener Nacht derart, daß Alles trachtet, so früh als möglich nach oben zu kommen. Die nächsten sind die Passagiere der zweiten Cajüte und am spätesten winden sich jene der vornehmen ersten Cajüte aus ihren vortrefflichen Betten. Die alten Hängematten, die engen dumpfen Schlafstellen, harten Matratzen und Roßhaarkissen der früheren Schiffe sind heute zur Mythe geworden. Die Cajüten der ersten Classe gleichen den Schlafzimmern vornehmer Hotels, mit vorzüglichen breiten Betten, Leitungen mit kaltem und warmem Wasser, elektrischem Licht, Divan und Stühlen, Teppichen und elektrischer Klingel für die Dienerschaft. Nur die Fenster sind natürlicherweise viel kleiner als dort, gerade groß genug, um bei gutem Wetter den Kopf hinausstecken zu können. Die zolldicken Fensterscheiben und starken Bronzerahmen verrathen jedoch, welche Gewalt die in schlimmer Zeit an die Schiffswandungen anprallenden Wellen mitunter haben können! Und selbst bei anscheinend ruhiger See, wie gefährlich ist es, die gewöhnlich fest verschraubten Fenster zu öffnen! Stundenlang fährt das Schiff ohne die geringste Bewegung dahin, man liegt auf dem Sopha ausgestreckt und hat das Fenster geöffnet, um die köstliche Meeresluft zu genießen — da, auf einmal hebt sich das Schiff hoch empor, dumpf grollend eilt eine Riesenwelle den Schiffskörper entlang, und plumps! wirft sie ein paar Eimer voll Wasser in die Cajüte,

Möbel, Kleider und Insassen mit dem salzigen Naß überschüttend! . . . Der „Gong" ertönt zum zweiten Mal, und die Cajütengesellschaft versammelt sich in dem prächtigen Speisesaale zum Frühstück.

Sind die Schlafzimmer schon an Eleganz jenen der großen Hotels gleich, so sind es in noch viel höherem Maße die Speisesäle der modernen Dampfer, zunächst der „Aller," „Werra," „Fulda" und anderer. Etwa 60 Fuß lang und ebenso breit, mit herrlich geschnitzten Holzpannellen verkleidet, mit prachtvollen Gemälden geschmückt. Eine hohe Kuppel in der Mitte des gleichfalls mit Eichenholz vertäfelten Plafonds führt dem eleganten Raume außer dem Seitenlicht der Fensterluken auch noch Oberlicht zu. Schwellende breite Divans rings an den Wänden, hier mehrere Schränke mit den vorzüglichsten Erzeugnissen der modernen Reise- und Romanliteratur; dort ein Knabe- oder Steinway-Piano — oder ein Kasten mit allerhand Spielen, Schach, Domino, Dame, Karten u. s. w. In der Mitte eine Anzahl großer und kleiner Tische, mit allen Delicatessen eines reichen und ausgiebigen Frühstückes beladen, frische Eier, frische Milch, köstliche Fische, Fleischspeisen, Früchte u. s. w.

Nach eingenommenem Frühstück allgemeine Promenade auf dem breiten bequemen Verdeck, das in einer Länge von nahezu 200 Fuß und einer Breite von 60 Fuß ausschließlich den Passagieren der ersten Cajüte reservirt ist. Aber auch die anderen Classen haben ihre großen Promenadedecks. Die Damen machen es sich auf großen Armstühlen bequem oder bringen den Vor-

mittag in dem verschwenderisch ausgestatteten Damensalon auf dem Verdeck mit Briefschreiben oder Handarbeiten zu, denn bei ruhigem Wetter fährt der Dampfer so still dahin, daß man sich auf dem Festlande glauben könnte. Kaum das Stampfen der Maschine ist mehr wahrnehmbar. Mittags versammelt man sich zum Déjeuner im Speisesaale, und eilt Nachmittags wieder auf das Verdeck, um vielleicht die zahllosen Delphine zu beobachten, die bei ruhigem Wetter die Schiffe umspielen. In parallelen Linien gleichwie Batterien schnellen dann zehn bis zwanzig dieser großen Fische wie auf ein Commando aus dem Wasser empor, und tauchen nach einem Sprung von etwa sechs Fuß Länge wieder unter Wasser. Hie und da wird man auch den colossalen Rücken eines sich sonnenden Walfisches gewahr oder die Passagiere werden durch die Kunde aufgeschreckt, daß wieder Jemand die mythische Seeschlange erblickt habe.

Merkwürdigerweise gehen aber oft Tage vorüber, ohne daß man irgend eines Schiffes ansichtig wird, und dennoch sind die Breitegrade zwischen New-York und England eher eine große belebte Verkehrsstraße, auf welcher sich jahraus jahrein stets Dutzende von Dampfer- oder Segelschiffen befinden. Heute bestehen ja zwischen Europa und Amerika etwa ein halbes Hundert regelmäßiger Dampferlinien, von welchen einige wöchentlich zwei bis drei Dampfer nach dem jenseitigen Hafen senden. Liverpool absorbirt von diesem großartigen transatlantischen Verkehr ein gutes Drittel, ebenso wie von den amerikanischen Häfen wieder New-York weitaus der belebteste ist. Etwa ein Dutzend transat-

lantischer Linien laufen von Liverpool nach New-York, Boston, Quebec oder Philadelphia, und umgekehrt sendet New-York allein täglich ein oder mehrere Schnelldampfer nach Europa. So fahren beispielsweise jeden Sonnabend fünf bis sieben der größten Passagierdampfer aus New-York nach verschiedenen europäischen Häfen aus, aber obschon sie größtentheils auf denselben Breiten verkehren, ist nach wenigen Stunden kaum mehr einer in Sicht. So groß und breit ist diese Verkehrsstraße der Atlantis.

* * *

Das Leben auf den acht- bis zehntausend Tonnen umfassenden Riesendampfern gleicht beinahe jenem in den großen Hotels der Luftcurorte in den Bergen oder am Meeresstrande. Man braucht nur ein solches Hotel in dem Bauch einer Dampffähre zu bergen, um das Bild eines Passagierdampfers zu erhalten. Es giebt im Sommer Tage, wo man völlig vergessen kann, daß man sich auf hoher See, auf dem Wege nach Amerika befindet. So vollkommen sind heute die Einrichtungen der Dampfer geworden, und nur eines vermißt man: die Seebäder selbst, will man sie nicht in der Badewanne der luxuriösen Badezimmer nehmen, welche heute auf den meisten Dampfern zu finden sind. Ich kenne viele Leute, welche alljährlich im Sommer die Reise von Bremen nach Amerika und zurück etwa in derselben Weise mitmachen, wie andere für ein paar Wochen nach Ostende oder Trouville reisen. In den Monaten Juni, Juli und August, also in der Hochsaison der Seebäder,

ist auch der Ocean in der Regel so ruhig und glatt, daß die wenigsten Passagiere von der Seekrankheit, und auch das nur für ein oder zwei Tage, befallen werden. Die durchschnittlich sieben bis acht Tage dauernde Fahrt von der alten Welt nach der neuen vergeht dann so angenehm, so rasch, so vergnügt, daß man in der That bedauert, den schwimmenden Luftcurort so bald wieder verlassen zu müssen. Ich selbst habe den Ocean jetzt an zwanzig Mal gekreuzt und von allen Sommerfahrten nur die angenehmste Erinnerung behalten. Die meisten Reisenden, zunächst die Damen, betreten den Dampfer gewöhnlich mit ähnlichen Gefühlen, wie das Laboratorium eines Zahnarztes, aber sie verlassen ihn, den Dampfer, bei der Ankunft jenseit des Oceans nur mit Bedauern.

Ein Schiff in Sicht! In weiter Ferne, ganz am Horizont und kaum noch erkennbar, zeigt sich ein weißer Fleck, augenscheinlich Segel. Allgemeine Aufregung. Alles stürzt nach den Cajüten, um Opern- und Ferngläser herauf zu holen. Die Herren wetten untereinander, welche Flagge das Schiff wohl führen mag, andere wetten, ob das Schiff ein Drei- oder Zweimaster sei, ob es signalisiren werde oder nicht u. s. w. Nach einer ungemein lange scheinenden halben Stunde sind wir dem Schiffe auf ein oder zwei englische Meilen nahe gekommen. Manche Schiffe, zunächst die Dampfer, kümmern sich kaum um uns, und fahren ohne Gruß, ohne Flagge vorüber. Aber dieser Dreimaster hißt am Achter seine Flagge auf: ein Holländer. Eine zweite, dritte und vierte Flagge auf seinem Hauptmast sagte

uns, dem internationalen Codex zufolge, daß er „Zeeland“ heiße, und von Amsterdam sei, auf dem Wege von Boston nach Rotterdam. Unser Capitän steht mit dem Fernrohr auf der Brücke, liest diese Hieroglyphen und läßt durch die eigene Flagge absalutiren, sobald er sie entziffert hat. Noch einmal hißt der Holländer Flaggen auf. Er fragt nach der astronomischen Zeit, und will wissen, wo d. h. auf welcher Breite und Länge er sich befinde. Willig steigen auf unserem Mastbaum die betreffenden Flaggensignale auf. Der Holländer sagt Dank, indem er seine Nationalflagge am Stern dreimal senkt; wir thun das gleiche, und bald ist „Zeeland“ von Amsterdam wieder außer Sicht.

Eine Stunde darauf sieht man in der Ferne den Rauch eines Dampfers und ein Viertelstündchen nachher den Dampfer selbst, allerdings nur eine kurze schwarze Linie am Horizont. Viel schneller als das Segelschiff hat er uns erreicht, und dampft etwa eine englische Meile weit an uns vorüber, ohne daß wir uns gegenseitig durch Fragen begrüßen, denn der den verschiedenen Dampferlinien eigenthümliche Anstrich der Rauchschlote sagt uns, welcher Linie er angehört, und unser Capitän kann leicht aus der zurückgelegten Fahrzeit berechnen, welcher Dampfer der betreffenden Linie dies sein muß. Die eine Linie hat weiße, die andere rothe Schlote, eine dritte einen rothen Stern auf gelbem Grunde u. s. w., so daß eine Irrung schwer möglich ist. Ueberdies hätte das Signalisiren keinen Zweck, denn bei den transatlantischen Reisen der großen Passagierdampfer herrscht heute ähnliche Pünktlichkeit wie etwa bei Dampffähren

von einem Flußufer zum andern. Auch die Unglücksfälle haben sich derart vermindert, daß man erwiesenermaßen zur See jetzt ebenso sicher reist, wie zu Land. Die Fahrten gehen im Sommer mit einer Regelmäßigkeit vor sich, welche die Dampfer ihre Fahrzeit fast auf die Stunde genau einhalten läßt, und selbst im Winter bedarf es schon sehr stürmischen Wetters, um Dampfer einen oder gar zwei Tage später als gewöhnlich nach ihrem Bestimmungshafen zu bringen.

Um 5 Uhr Abends giebt der „Gong" wieder das erste Zeichen zum Diner, das ganz wie in den großen Hotels an der Table d'hôte aufgetragen wird. Die Menus enthalten eine lange Reihe der besten Speisen, die vorzüglichsten Weine. Fleisch, Geflügel, Wild und Gemüse wird von Bremen aus, sorgfältig in Eis verpackt, gleich für die ganze Reise mitgenommen, und man hat es heute im Conserviren von Lebensmitteln in der That schon so weit gebracht, daß der Unterschied von frischen Artikeln ein kaum merklicher ist. Welcher Witz und Frohsinn herrscht mitunter an diesen Tafeln! Die Theilnehmer sind aller Alltagssorgen los, weder Briefe noch Zeitungen, die ihnen schlimme Nachrichten bringen könnten. Dazu die unterhaltende Gesellschaft des stets munteren, stets von Anekdoten strotzenden Capitäns und des Doctors, die an den beiden Mitteltafeln den Vorsitz führen. Selbst die Tafelmusik fehlt nicht, denn die Direction des Norddeutschen Lloyd wirbt als Stewards der zweiten Cajüte nur musikalische Kellner an, die, in eleganten Uniformen steckend, während des Diners in der ersten Cajüte ganz passable Programme zum Besten

geben. Dieses gewöhnlich aus 10—12 Mann bestehende sonderbare Streichorchester vertauscht die Fideln des Morgens mit Blasinstrumenten und concertirt dann auf dem Verdeck. Ist die See ruhig, so finden sich nach den ersten Tacten schon einige Pärchen, die selbst auf Neptuns Rücken Terpsichoren huldigen. Bei stürmischem Wetter allerdings geht es den Passagieren ähnlich wie den Laubfröschen: sie verstecken sich in den Cabinen und kommen dann mitunter tagelang nicht zum Vorschein.

Indessen ist aber der Begriff „schlechtes Wetter“ im Vergleich zu dem, was es in früheren Zeiten war, recht problematisch geworden. Nicht etwa, daß Neptun im Verein mit Aeolus ihre wilden Hexentänze aufgegeben hätten. Nur die Schiffe sind anders geworden. Der Dampf hat den Wind zu besiegen verstanden. Als die Schiffe mit ihren Segeln noch Sclaven des Windes waren, schaukelten sie auf den Wellen auf und nieder, den Wellenberg hinauf und wieder in's Thal hinab. Die Schaumkronen dieser 40—50 Fuß hohen und mehrere 100 Fuß breiten Wasserberge schlugen, vom Sturme gejagt, über's Deck und begruben die Passagiere und Seeleute einmal über das andere im Salzwasser.

Die Schiffe lagen je nach der Richtung des Windes bald auf einer, bald auf der anderen Seite, so daß man in der eigenen Cabine bergauf und bergab klettern mußte. Ein ewiges Schaukeln und Stampfen und Herumwerfen, das auch den bravsten Passagier endlich nervös machen konnte. Bei den heutigen Riesendampfern ist das ganz anders geworden. Das alte Sprichwort: „Das Wasser hat keine Balken,“ gilt nicht mehr. Colosse von 60 Fuß

Breite, an 500 Fuß Länge, mehrere Stockwerke hoch und 10,000 Tonnen fassend, könnten doch nur bei sehr hoher See merklich bewegt werden. Auch jetzt, während ich diese Zeilen im Rauchsalon der „Werra" schreibe, fährt der Dampfer so ruhig, daß der Setzer es dem Manuscripte kaum anmerken dürfte, wo es geschrieben wurde.

Die schlimmsten Zeiten für die Reise über den Ocean sind die den Tag- und Nachtgleichen vorhergehenden Wochen im März und September, hauptsächlich aber die eigentlichen Wintermonate. Deshalb schwinden dann auch die Passagierlisten auf ein Minimum zusammen, ja sie sind manchmal so blank wie eine Visitenkarte. Ich war vor einigen Jahren im December auf einem großen transatlantischen Dampfer der einzige Cajütenpassagier — ein anderes Mal waren wir deren fünf, aber meine vier Gefährten blieben unsichtbar. Der Grund davon war in ihrer Magengegend zu suchen.

Wer zur Zeit der Winterstürme die Atlantis befährt, der wird nicht nur täglich das großartigste Schauspiel der entfesselten Elemente bewundern können, sondern auch wahrscheinlich am Seefahren für lange Zeit hinaus genug bekommen. Wenn auch die großen Dampfer auf den Wellen nicht mehr Menuette tanzen, wie ihre älteren Schwestern, die Segelschiffe, so wird doch nicht selten Bug oder Stern einige vierzig Fuß hoch emporgehoben, und die Wellen schlagen des größeren Widerstandes wegen manchmal mit solcher Wucht an die Flanken, daß das Schiff erzittert und alles zu Boden stürzt. Die Schiffsschraube springt bei jedem Heben des Sterns

aus dem Wasser und dreht sich mit der fast meterdicken, stählernen Schraubenwelle mit solcher Gewalt, daß der ganze Schiffskörper durchrüttelt wird. Der Sturm heult fürchterlich durch die segellosen Masten und Raaen; die Officiere und Matrosen von der Wache müssen sich anbinden lassen, um nicht in die Wellen geschleudert zu werden. In den Cabinen rollen Koffer, Hutschachteln und — Passagiere toll durcheinander. Ein Königreich demjenigen, der sich bei solchem Wetter — stehend die Beinkleider anziehen könnte. Die nach dem Verdeck führenden Thüren sind verbarricadirt, die Luken mit Latten verkleidet, die Rettungsboote werden nach einwärts auf's Verdeck gezogen und dort mit Seilen und Ketten fest gebunden. Niemand wagt sich auf Deck, denn die nächste Welle kann alles nicht Niet- und Nagelfeste über Bord reißen. Den Passagieren bleibt nichts übrig, als sich in ihren Cabinen in's Bett zu legen und sich fest anzuhalten, wollen sie nicht ihren am Boden umherkollernden Gepäckstücken Gesellschaft leisten. Im ganzen Schiffe ächzen und krachen die Vertäfelungen, klappert das Geschirr, rasseln die Scherben der zerschlagenen Gläser und Schüsseln, knarren und poltern Thüren, als werde alles im nächsten Augenblicke aus den Fugen gehen. Aber wie glücklich sind noch die in ihren Kojen liegenden Passagiere im Vergleich zu den Seeleuten oben auf Deck! Es kommt im Winter gar nicht selten vor, daß Masten, Boote, Steuerhaus und alles andere auf dem Verdeck von den alles glattrasirenden Wellen weggerissen wurden. In den Siebziger Jahren hatte ich selbst auf der Reise nach New-York

derartige Wintervergnügungen durchzumachen. Vier Tage und Nächte wüthete das Element, die Wellen schlugen die Decklichter ein, verlöschten, durch die Schornsteine stürzend, die Kesselfeuer, die Maschine mußte „gestoppt" werden, und das Schiff blieb Tag und Nacht über ein Spielzeug des Sturmes, der uns wieder ein gutes Stück Weges nach Osten zurücktrieb. An die Zubereitung warmer Speisen war unter solchen Verhältnissen nicht zu denken, und wir mußten mit kaltem Fleisch und Präserven vorlieb nehmen. Das Wasser drang durch die zerschlagenen Deckfenster bei jeder Welle in Strömen in die Salons und Cabinen, wo es bald einen halben Fuß hoch stand. Erst am fünften Tage legte sich der Sturm, aber als endlich die Thüren der Deckcabine geöffnet wurden und wir uns hinauswagen konnten, da nahmen wir die schreckliche Verwüstung wahr, welche der Orkan oben angerichtet hatte: das hintere Steuerhaus war ganz weggerissen, zwei Rettungsboote waren verschwunden, ein Rauchschlot lag umgekippt auf dem Verdeck, und die Takelage der Masten befand sich, soweit sie überhaupt noch vorhanden war, in schauderhafter Unordnung. Zwei Seeleute hatten das Ausharren auf ihrem Posten mit dem Leben bezahlt. Die Wellen hatten sie über Bord gerissen.

In der Nähe Neufundlands fallen den ohnehin schon übel zugerichteten Schiffen nicht selten auch noch die eisigen Nordstürme in die Flanken. Die feuchten Segel, die Takelage, Seile, Schnüre frieren hart und sind für den Augenblick nicht zu gebrauchen; die Wellen schlagen über Deck, der Sprühregen wird vom Sturm

bis hoch an die Masten und Rauchschlote emporgeblasen und bekleidet im Gefrieren das ganze Schiff mit einer dicken Eiskruste, so daß es aus der Ferne das Aussehen eines unförmlichen Eisklumpens besitzt. In solcher Verfassung fahren die Schiffe nicht selten in den Hafen von New-York ein.

* * *

So schlimm auch manche Winterreisen auf dem Ocean ausfallen mögen, schlechtes Wetter allein hat noch keinem der großen Passagierdampfer den Garaus gemacht. Was diesen letzteren am meisten gefährlich werden kann, sind die häufigen Nebel im englischen Canal und auf den Bänken von Neufundland, welche die Aussicht erschweren und dadurch Zusammenstöße mit anderen Schiffen herbeiführen können. In solchen Fällen geht gewöhnlich eines der Schiffe (wenn nicht à la Klapphorn das andere auch) unter, denn so große 6—10,000 Tonnen fassende Dampfer lassen sich nicht leicht genug aus dem Curs steuern, um einander rasch auszuweichen. Durch das Zusammentreffen des kalten Polar- und des warmen Golfstromes auf den Bänken von Neufundland herrscht dort den größeren Theil des Jahres über Nebel, der mitunter so dicht ist, daß man von der Commandobrücke kaum bis an den Bug des Schiffes zu sehen vermag. Die Strecke über die Neufundland-Bänke ist deshalb auch die gefährlichste der ganzen Reise. Die Wachen werden verdoppelt, um Tag und Nacht über „Lookout“ zu halten. Auf den Masten erglänzen elektrische Lichter, die Geschwindigkeit des

Schiffes wird auf die Hälfte vermindert, und alle zwei bis drei Minuten ertönt „die Sirene“, das Nebelhorn, dessen schauerliche, Mark und Bein durchdringende Töne auf weite Entfernungen gehört werden, dabei aber natürlich auch den Passagieren die Nachtruhe gänzlich verleiden. Hie und da hört man ganz aus unmittelbarer Nähe das Nebelhorn eines anderen Schiffes, ohne auch nur das geringste davon zu sehen — ein entsetzlicher Moment für den Capitän, der bei solchem Wetter oft Tag und Nacht auf der Commandobrücke verharrt.

Von Neufundland und seinen Klippen sieht man auf den Fahrten von Europa nach New-York oder Boston auch bei klarstem Wetter nichts, denn der Curs der Dampfer liegt gewöhnlich viel südlicher. Aber desto häufiger begegnet man hier einer anderen Gefahr der Seeschifffahrt, nämlich den Eisbergen, die sich leider nicht durch elektrische Lichter und Nebelhörner anmelden. Mai und Juni sind die schlimmsten Monate für Eisberge, die dann mit dem Polarstrom den Küsten Neufundlands entlang nach Süden treiben, um in den warmen Gewässern ihr Leben auszuhauchen.

Es kann auf der See keinen entzückenderen Anblick geben, als diese gewaltigen Sendboten aus dem Polarmeer, die sich jeden Sommer von den vergletscherten Küsten Grönlands loslösen und mit dem Polarstrom durch die Baffinsbai und Davidstraße nach Tausenden gegen Süden treiben; zuweilen mehrere englische Quadratmeilen groß und vielleicht tausend Fuß tief in's Wasser reichend, erscheinen sie in den ersten Sommermonaten, auf der Bahn der transatlantischen Dampfer. Senk-

recht fallen die durchsichtigen grünen glitzernden Eiswände in's Meer, an manchen Stellen überhängend, den Scheitel mit mehrere Fuß tiefem blendend weißen Schnee bedeckt. Die Wellen lecken an den scheinbar gläsernen Wänden empor, unterwaschen die gewaltigen Gletschermassen, und zeitweilig lösen sich Trümmer von fünf- und zehntausend Tonnen Umfang von der schwimmenden Eisinsel los, um in die Fluthen zu stürzen. Hoch bäumen sich diese auf, senden ihre Schaumkronen an den Eiswänden empor und pflanzen sich in mächtigen Wellen im Umkreis weiter fort, um sogar unser Schiff spielend aus dem Wasser zu heben. Denke man sich Helgoland, die ganze Insel, mit ihren Felsnadeln und Klippen aus lichtgrünem durchsichtigen, im Sonnenlicht strahlenden und glitzernden Eis, so hat man das Bild dieser stummen Sendboten des hohen Nordens. Auf ihrer langsamen Reise gegen Süden werden sie immer kleiner und kleiner; gelangen sie endlich in die warmen Fluthen des Golfstroms, so setzen ihnen diese, im Verein mit den sengenden Strahlen der südlichen Sonne derart zu, daß sie endlich gänzlich zerbröckeln, zerfließen, verschwinden. Und auch darin ähneln sie Helgoland.

Den Passagieren braucht man die Nähe der Eisberge nicht erst zu melden, denn die Kälte, welche die letzteren ausstrahlen, spürt man mitunter auf Meilen Entfernung. Alles eilt dann auf Deck, um mit Perspectiven und Operngläsern diesen ebenso entzückenden als seltenen Anblick zu genießen.

Als Gegensatz zu den Eisbergen trifft man in der

Nähe der Neufundland-Bänke an manchen Stellen wieder auf die letzten Ausläufer des warmen Golfstromes. Bei bewegter See sieht man davon nichts, aber er meldet sich sehr merklich durch die warmen, schwülen, feuchten Dünste an, die er aushaucht. An windstillen Tagen kann man die Richtung und Stärke des Stromes deutlich erkennen, denn während die Meeresfläche dann vielleicht spiegelglatt und ruhig ist, wie ein See, sieht man an jenen Stellen, wo die warmen Strömungen vorhanden sind, die Oberfläche stets bewegt und in kleine kurze Wellen gekräuselt.

Diese Naturschauspiele in Verbindung mit dem angenehmen gesellschaftlichen Leben auf den großen modernen Oceandampfern machen die heutigen Seereisen im Sommer ungemein anziehend und interessant. Eine Reise nach Amerika ist dann wie ein achttägiger Aufenthalt in einem schwimmenden Seebade, eine Erholung wie in Trouville oder Ostende, nur daß diese Badeorte „Werra" oder „Fulda" heißen und den Badegast ohne Reisestrapazen nach der Neuen Welt befördern. Man bestellt hier seine Cabinen gerade so zum voraus, wie etwa sein Zimmer in einem Hotel, und hat dafür kaum mehr zu bezahlen, als der Aufenthalt in einem der großen Karawansereien von Ostende oder Scheveningen kostet.

* * *

Die Passagepreise zwischen Europa und Amerika schwanken je nach der Linie und der Güte des Schiffes von 80 bis 500 oder 600 Mark. Der Emigrant er-

hält für seine 80 Mark nicht nur seine Schlafstelle, sondern auch seine ganze Verköstigung mit guten Fleischspeisen, Gemüsen, Suppe, Brod, Kaffee, Mehlspeisen, was in Anbetracht der etwa acht- bis zehntägigen Reise auf der 800 deutsche Meilen betragenden Strecke gewiß spottbillig genannt werden kann. Bei den Passagieren erster Classe stellt sich der Preis auf durchschnittlich 30—40 Mark pro Tag, Wohnung, Reise, Passage und ganze Verköstigung mit inbegriffen, und wenn man diese Ausgaben mit jenen in unseren ersten Seebad-Hotels vergleicht, so wird die Bilanz in vielen Fällen zu Gunsten der Dampfer ausfallen. Deshalb machen auch alljährlich etwa 100,000 Cajüten-Passagiere die Reise über den Ocean, und die nachstehende Tabelle gewährt einen Ueberblick über den großartigen Verkehr auf der Strecke Europa-Nordamerika innerhalb eines Jahres (1886):

Name der Linie	Von	Passagiere		Anzahl der
		Kabinen	Zwischendeck	Fahrten
Norddeutscher Lloyd	Bremen	8858	68,395	107
Hamburg-Amerik. Paketfahrt	Hamburg	3109	38,943	76
White Star-Linie	Liverpool	5653	24,123	52
Inman "	"	5300	21,185	51
Red Star "	Antwerpen	2714	21,112	52
Cunard "	Liverpool	12,026	16,556	52
General Transatlantique	Havre	3559	11,551	52
Anchor-Linie	Glasgow	3088	18,006	42
Guion "	Liverpool	3216	10,258	42
State "	Glasgow	2020	8460	48
Stettiner Lloyd	Stettin	67	3212	9

Außerdem bestehen noch 13 andere regelmäßige Linien von Liverpool, Kopenhagen, Rotterdam, Bordeaux, Bristol, Genua, Marseille rc., welche im Verein mit den

obengenannten Linien das folgende Total ergeben: 25 regelmäßige Dampferlinien sandten im Jahre 1886 nicht weniger als 843 Passagierdampfer aus europäischen Häfen nach Nordamerika und beförderten 55,160 Cabinen- sowie 281,170 Zwischendeck-Passagiere. Ebenso viele Dampfer fuhren jedoch mit beiläufig 40,000 Cabinen-Passagieren nach Europa zurück, so daß der gesammte Passagierverkehr über den Ocean im genannten Jahre etwa 376,000 Menschen betrug und nicht weniger als 1700 Fahrten unternommen wurden. Rechnet man die Mannschaft auf jedem Schiffe gering mit 100 Köpfen, so kommen zu diesen 376,000 Passagieren noch 1700 Mal 100, also 170,000 Seelen, was im ganzen weit über eine halbe Million Menschen ausmacht. Nur wenige von diesen verloren ihr Leben durch Unglücksfälle oder selbst auf natürlichem Wege, so daß man kaum fehlgeht, die Sterblichkeit auf dem Ocean als viel geringer anzusehen, denn auf festem Lande. Zahlen sprechen.

Die Anzahl der transatlantischen Fahrten der Passagierdampfer betrug 1886, wie bemerkt, 1700, es fuhren somit täglich zwischen 4 und 5 Dampfer aus den beiderseitigen Häfen. Da die durchschnittliche Fahrzeit der Passagierdampfer acht Tage beträgt, so befinden sich zwischen England und Nordamerika stets 36 Dampfer auf der Reise. Dazu kommen jedoch vielleicht ebenso viele Segelschiffe und wenigstens die halbe Anzahl von Frachtdampfern, so daß man auf je 8 bis 10 deutsche Meilen ein Schiff antreffen sollte, wenn sie alle dieselben Breitegrade beführen. Dies ist indessen nicht der

Fall. Die Mehrzahl der von Europa nach Amerika fahrenden Schiffe wählt eine weit nördlichere Route, weil der Erdkrümmung wegen die Entfernung in nördlicheren Breiten viel geringer ist, als in südlicheren. Dies gälte natürlicherweise auch auf den Fahrten von Amerika nach Europa, allein der Gewinn an Entfernung wird im letzteren Falle dadurch übertroffen, daß auf der Rückfahrt in südlicheren Breiten die Strömung des warmen Golfstromes benutzt werden kann und man überdies auf der südlicheren Route den Nebeln auf den Bänken von Neufundland ausweicht.

Wie schon bemerkt, ist die durchschnittliche Fahrzeit der Dampfer aller Linien etwa acht Tage. Die schnellste bisher von einem Passagierdampfer unternommene Ueberfahrt ist jene des Dampfers „Etruria" der Cunard-Linie von New-York nach Queenstown (Irland) in 6 Tagen und 5½ Stunden.*) Die drei Dampfer „Etruria", „Umbria" und „Oregon" dieser Linie und die Dampfer „Alaska" und „Arizona" der Guion-Linie bedürfen für die Fahrt New-York-Queenstown durchschnittlich 7 Tage und 4 Stunden. Die acht großen Prachtdampfer des Norddeutschen Lloyd, zunächst die „Werra", „Ems", „Fulda" und „Eider", legen die Reise von New-York nach Southampton in durchschnittlich 7 Tagen und 18 Stunden zurück; allein Southampton ist von New-York um 315 Seemeilen weiter entfernt als Queenstown, so daß dieser Zeitunterschied zwischen den Norddeutschen

*) Im September 1890 wurde diese Geschwindigkeit noch durch einen anderen Dampfer übertroffen, welcher zu der Fahrt nur 5 Tage und 21 Stunden bedurfte.

Lloyd- und den Cunard-Dampfern nicht nur vollständig aufgewogen wird, sondern daß die Norddeutschen Lloyd-Dampfer unzweifelhaft als die schnellsten Dampfer sämmtlicher atlantischen Flotten bezeichnet werden können.

Daß sie gleichzeitig auch die sichersten und besten sind, geht aus der vorne erwähnten Zusammenstellung hervor; denn obschon die Passagepreise den anderen gleich, ja sogar in manchen Fällen bedeutend höher sind, beförderten die Lloyd-Dampfer im Jahre 1886 nahezu drei Mal so viele Passagiere, als die erste und vornehmste englische Linie. Der Norddeutsche Lloyd, sowie die gleichfalls vorzügliche Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Gesellschaft unternahmen fast doppelt so viele Fahrten als die anderen Linien, und zusammgenommen gleicht ihre Passagierzahl nahezu jener aller anderen transatlantischen Linien. Das sind sprechende Beweise für den vorzüglichen Ruf, dessen sich die deutschen trans-atlantischen Linien erfreuen, und es muß als ein großer Triumph gelten, daß sie sogar die englische Dampfschiff-fahrt in Bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit und Güte ihrer Schiffe übertroffen haben. Der Norddeutsche Lloyd ist auch in England zur populärsten und gleichzeitig von der besten Gesellschaft benützten Linie geworden, ja noch mehr, die englische Regierung hat den Postverkehr mit Amerika, die „English Royal Mail“, ihren eigenen eng-lischen Dampferlinien entzogen und den unter deutscher Flagge segelnden Lloyd-Dampfern übertragen. Einen derartigen Erfolg hätte Consul H. H. Meyer in Bremen, der eigentliche Begründer und Förderer des Lloyd, noch vor zehn Jahren gewiß nicht erwartet.

Schnelligkeit ist eine der begehrtesten, aber auch kostspieligsten Bedingungen der heutigen Oceanreisen. Bei den 6000—8000 Tonnen großen Dampfern ist der durchschnittliche Kohlenverbrauch auf einer achttägigen Fahrt etwa 1000 Tonnen. Bei der „Etruria" jedoch, welche mitunter die Fahrt innerhalb 6 Tagen und 10 Stunden zurücklegt, ist der Verbrauch per Fahrt schon 2260 Tonnen Kohlen. Um also 1½ Tag Fahrzeit zu ersparen, verbraucht dieses Schiff um etwa 1300 Tonnen mehr Kohlen als die anderen Dampfer! Aber die Kosten einer solchen um einen Tag verkürzten Reise sind nicht nur durch den größeren Kohlenverbrauch enorm höher, es geht überdies auch der Platz, welchen dieses Mehr von 1300 Tonnen Kohlen im Schiffsraume einnehmen, verloren. Das Schiff nimmt um 1300 Tonnen weniger Fracht mit, als die anderen, etwas langsameren Schiffe. Die Schnelligkeit der Oceandampfer hat also vorläufig mit 7 Tagen für die transatlantische Fahrt ihr Maximum erreicht, und es kann bei den gegenwärtigen Dampfmaschinen keine viel größere Schnelligkeit mehr erzielt werden, sollen sich die Unternehmungen überhaupt bezahlen.

Die Herstellungskosten der Prachtdampfer des Norddeutschen Lloyd belaufen sich auf etwa vier Millionen Mark für jeden Dampfer, und jede Fahrt eines solchen von Bremen nach New-York und zurück kostet 300,000 bis 400,000 Mark. Der Lloyd sendet nun wöchentlich drei Dampfer nach Amerika und die hierfür erforderlichen 700,000—900,000 Mark pro Woche müssen aus den Frachten und Passagiergeldern hereingebracht werden. Bei der höchst bedeutenden Concurrenz muß man da in

der That den Unternehmungsgeist dieser Gesellschaften ebenso sehr bewundern, wie den colossalen Geldumsatz, welcher mit den transatlantischen Fahrten verbunden ist.

Erst wenn man sich diese Dinge während der Fahrt auf hoher See von Capitän, Ingenieur und Zahlmeister erzählen läßt, wenn man das ganze Getriebe dieses großartigen Transportapparates so ruhig und gleichmäßig functioniren sieht; wenn man die vorzüglichen Einrichtungen zur Bequemlichkeit und Sicherheit unseres Passagier- und Frachtenverkehrs mit dem großen Continent jenseit der Atlantis kennen lernt, zieht man unwillkürlich den Hut vor den großen Männern, die all dies innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte geschaffen haben, und salutirt im Geiste das schwarz-weiß-rothe Stückchen Leinwand, das über unseren Köpfen an der Spitze des Flaggenstockes im Winde flattert.

Die Einfahrt in die Neue Welt.

„Die Einfahrt in die Neue Welt“ oder wenn man will, „die Pforte der Vereinigten Staaten“ oder „der Hafen von New-York“. Jede dieser Bezeichnungen wäre richtig. Von den vielen Tausenden Dampfern, welche in jedem Jahre aus allen Welttheilen, aus den entferntesten Häfen der Antipoden kommend, den Continent von Nordamerika zum Ziele haben, läuft weitaus die größte Zahl nach New-York. Wohl sind Boston, Baltimore, New-Orleans und San Francisco, Philadelphia und Quebec große Seehäfen, aber alle zu-

sammengenommen haben nicht den Verkehr und die Bedeutung des großen Welthafens an der Mündung des Hudsonstromes. Neun Zehntel des ganzen Passagierverkehrs mit Nord-Amerika geht über New-York, acht Zehntel der alljährlich nach Hunderttausenden zählenden Einwanderer landen in New-York, der größte Theil der Ein- und Ausfuhr der Vereinigten Staaten geht durch New-York. Man kann sich die Neue Welt ohne New-York nicht denken. Durch das letztere wälzte sich die gewaltige Völkerwanderung der neuen Zeit von Europa nach dem Mississippibecken, und die großen bevölkerungsreichen Prairiestaaten der Gegenwart wurden so zu sagen in New-York geboren. Wie Jupiter seine Blitze schleuderte, so sandte New-York seine Eisenbahnen, seine Telegraphenleitungen und Canäle durch den ganzen, Millionen Quadratkilometer umfassenden Continent, und wie Jupiter im Olymp, so herrschte New-York bis auf die jüngste Zeit in Amerika, das Strahlenbündel des Weltverkehrs in seiner starken, mächtigen Hand zusammenfassend. New-York ist das Herz, die Seele der neuen Welt, von wo aus die Pulsadern bis in die entferntesten Städte und Häfen Amerikas laufen, ja die großen Weltmeere übersetzen und sich an den jenseitigen Ufern bemerkbar machen. Nur Chicago kann sich darin seit den letzten Jahren mit New-York messen, ja wird das letztere vielleicht in nicht zu langer Zeit übertreffen. Jeder geschäftliche Umschwung, jedes Heben oder Stocken des Verkehrs in New-York wird sofort, am gleichen Tage vielleicht noch, in London und Berlin, in Shanghay und Melbourne gefühlt. New-York greift auf das

Innigste in die großen Weltmärkte Europas, Amerikas, Australiens ein; es regelt die Preise für viele der wichtigsten Boden- und Industrieproducte, und sollten die Preise für dies und jenes in New-York auch nur um ein Viertel Procent schwanken, so ticken die Telegraphenapparate schon in derselben Stunde in allen Großstädten der Welt und beeinflussen den Werth der betreffenden Waaren vielleicht um Hunderttausende. Philadelphia, St. Louis, Boston kann man sich von Amerika wegdenken, New-York aber ist mit Handel und Wandel der neuen Welt auf das Innigste verknüpft, es ist der Tempel des Gottes Mammon, der die Neue Welt beherrscht, es ist heute neben Chicago für Amerika das, was London für den Erdball, was Paris für Frankreich ist, eines scheint ohne das andere nicht bestehen zu können. — An der Mündung eines großen, zu jeder Zeit schiffbaren Stromes gelegen, mit einem ausgedehnten, tiefen sicheren Hafen, welcher den größten Dampfern der Neuzeit Zugang gestattet, mit Canälen nach den canadischen Seen, mit directen Eisenbahnen nach den entferntesten Handelsemporien der Neuen Welt mußte es zu dieser Zweimillionenstadt, zu diesem Riesen werden, als welche es sich heute dem Besucher entgegenstellt.

Auch in landschaftlicher Hinsicht besitzt der Hafen von New-York großen Reiz. Vielleicht urtheilt man beim ersten Anblick der herrlichen Bucht von Manhattan (dies der indianische Name New-Yorks) etwas parteiisch. New-York hat den Vortheil, daß der von Europa kommende Besucher es erst nach acht- bis zwölftägiger, mitunter nicht gerade angenehmer Seefahrt erblickt und

deshalb in der weiten, inselumschlossenen Bucht, mit der Weltstadt im Hintergrunde, nicht nur die landschaftlichen Reize derselben, sondern überhaupt das erste Land begrüßt, sollte es sich auch nur als nackte dürre Sanddüne präsentieren. Bei den meisten anderen großen Seehäfen, die man in anderen Gegenden oder Welttheilen anläuft, ist der Reiz dieses ersten Landblickes bereits geschwunden. Auf dem Weg nach Liverpool, nach London, nach den deutschen oder französischen Häfen muß man zuerst stundenlang im Angesicht der Küste dahinfahren. Wer nach Constantinopel, nach Neapel, nach Lissabon und Bombay reist, bekommt zuerst ein Stück Land, wenn auch nur mitunter eine Insel zu sehen. Auf dem Wege nach Rio Janeiro, Valparaiso, Sydney laufen die Dampfer vorher an manchen Küstenpunkten an. Aber seit der Sage nach die wellenumspülte Rieseninsel Atlantis am Meeresgrunde verschwunden ist, stellt sich dem Seefahrer auf dem Wege von Europa nach New-York nicht das kleinste Stückchen Erde, nicht so viel, als in einen Blumentopf geht, entgegen. Acht, zehn, zwölf Tage und länger schwimmt der Dampfer auf der anscheinend endlosen Wasserfläche einher, ohne manchmal auf dem ganzen Wege auch nur einem einzigen Segel zu begegnen. Im Winter 1875 war ich Passagier eines Dampfers, der, durch furchtbare Stürme in seinem Laufe aufgehalten, achtzehn Tage zur Ueberfahrt nach New-York bedurfte, und 1878 schwamm ich vierzehn Tage lang auf der sturmbewegten Atlantis, während die gewöhnliche Fahrzeit, wenigstens für die herrlichen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, wie bemerkt, nur sieben-

einhalb Tage beträgt. In Europa giebt man sich vielfach der Meinung hin, daß auf der Ueberfahrt nach New-York die Küsten von Neufundland oder der Sable-Insel gesehen werden. Dies ist nur in den allerseltensten Fällen richtig. Neufundlands Küsten sind gewöhnlich mit dichtem Nebel verschleiert, und das erste Land, das man erblickt, sind die Küsten der dem Staat New-York vorgelagerten Insel Long Island. Bald darauf fährt man, freudig aufathmend, an dem berühmten Leuchtthurm von Sandy Hook, dem Wahrzeichen New-Yorks vorbei; und das großartige Hafenbild der Riesenstadt liegt dem erstaunten Reisenden vor Augen. Ist es unter solchen Umständen ein Wunder, wenn man New-York mit doppelter Freude begrüßt, jeden seiner Reize mit erhöhtem Enthusiasmus genießt, alles Nüchterne, Alltägliche mit halbem Blicke vorbeigleiten läßt?

Aber das Panorama der Inselstadt und des sie umgebenden Hafens ist in der That ein wunderbar schönes. Ueberall vereinigen sich belebte Wasserflächen, grüne Parks und Gärten, pittoreske Felsengruppen, liebliche Inseln und dräuende Forts zu großartigen Bildern, deren Hintergrund stets die colossalen, hoch über das ganze Hafenbild emporragenden Häusermassen der Weltstadt sind.

* * *

Dem von Europa Kommenden zeigen sich zunächst nur blaue, schwach gewellte, unbestimmte Linien am Horizonte, die erst allmälig schärfere Formen annehmen. Die großen, langen Wellen des offenen Meeres werden

kürzer und ruhiger, der Lauf des Schiffes sicherer. Signalflaggen und die Trikolore des Deutschen Reiches fliegen an den Masten empor, und eine halbe Stunde später liest das noch mehrere Seemeilen entfernte New-York in den noch druckfeuchten Zeitungen bereits die Ankunft unseres Dampfers, während, Dank des Zeitunterschiedes, Europa unsere Ankunft bereits einige Stunden vor der letzteren erfährt. An dem Leuchtthurm von Sandy Hook, auf einer weit in die Bucht hineinreichenden niedrigen Sandbank stehend, vorbeidampfend, erreichen wir die Bai von New-York.

Die reich bewaldeten, dunkelgrünen, mit leichtem Nebel angehauchten Ufer nähern sich zu beiden Seiten und lassen an ihrem unteren Rande eine Reihe von Städten, Dörfern und Landsitzen sehen, von den Strahlen der Sonne geküßt und der Brandung des Meeres bespült. Die nördlichen Uferlinien gehören der Insel Long Island, die südlichen ihrer kleineren, zum Staate New-Jersey gehörigen Zwillingsinsel Staten Island an. Dort, wo sich diese beiden Inseln einander am meisten nähern, sind die „Narrows“. Durch diesen Meeresarm, den eigentlichen Thorweg der Neuen Welt fahrend, gelangen wir in den Hafen von New-York.

Großartiges Seeleben entfaltet sich hier vor den erstaunten Blicken und fesselt die Aufmerksamkeit in erster Linie. Zahllose Schiffe aller Länder, colossale sechs- und achttausendtonnige Passagierdampfer, pustende, stöhnende Frachtschiffe, stolze Dreimaster und Briggs, Barken und schlanke Pilotenboote fliegen an uns vorüber. Die Flaggen und Wimpel aller seefahrenden

Völker der Erde ziehen an unserem Schiffe vorbei, unbekümmert um dasselbe, wie Menschen, die sich auf dem Broadway begegnen. Nach allen Küsten und Städten der Oceane bestimmt — nach Kalifornien wie nach Mexiko und Argentinien, nach England wie nach Indien, Japan und dem Kap. Die Segel sind vom Winde geschwellt, die Flaggen flattern stolz auf den Mastspitzen; die Schlote von hundert Dampfern pusten schwarzen dicken Rauch, der in langen horizontalen Streifen hinter ihnen zurückbleibt. Der Bug der Schiffe taucht in den Wellen auf und nieder — überall Leben, überall Thätigkeit. Die schaumgekrönten grünen Wellen, die, vom Schiffe aufgepflügt, längs der Wandung emporlecken und sich lustig eine um die andere drängen, rufen dem Ankommenden ihren Willkommgruß entgegen.

Es ist ein anders geartetes, rascher pulsirendes Leben, das sich schon hier im Hafen von New-York offenbart und es zu seinem Vortheil von den Häfen der Alten Welt unterscheidet. In Holland oder England alte, träge, kohlengeschwärzte Leichter und Remorqueure, dickbäuchige, plumpe Barken und Schooner mit ein oder zwei Masten, an denen braune oder schmutziggraue Segel hängen; ebensolche Fischerbarken, die sich schwerfällig auf den Wellen wiegen und mit ihrem breiten Bug kaum vorwärts zu kommen scheinen; in den afrikanischen Häfen die eigenthümlichen Dahabijen mit ihren hohen schlanken Raen und den spitzen Segeln; die griechischen Barken mit dem Dreiecksegel — in Indien und China die kuriosen Dschunken und Ruderboote. New-York jedoch zeichnet sich vor all diesen Häfen durch

die Zierlichkeit und Nettigkeit seiner Fahrzeuge aus. Nicht daß die Amerikaner als Seefahrer einen guten Namen besäßen oder über eine besonders bedeutende transoceanische Handelsflotte verfügten; das gerade Gegentheil davon ist der Fall. Nur wenige Dampfer oder Dreimaster führen das Sternenbanner auf hoher See, aber desto bedeutender sind die amerikanischen Klipper, Schooner und Yachten — nirgends wird man so elegante, kokette, reinliche Schiffchen dieser Art finden. Ihre blendend weißen Segel leuchten in der Sonne, ihr schlanker Körper schneidet im Fluge durch die Wellen, ihre Masten biegen sich elastisch vor dem Winde. — Diese Yachtenflotte tummelt sich auf der weiten Bucht umher wie Wassermücken. Fast ebenso leicht und elegant sind die amerikanischen Schooner mit ihren vier Masten und der eigenthümlichen Segelstellung. — Häufig sieht man kleine kräftige Schleppdampfer wie Torpedoboote durch die Wogen schießen, daß sie sich hoch aufbäumen und bei Gegenwind das ganze Fahrzeug mit Schaum bedecken. Klein und unscheinbar, schleppen sie doch die größten Dreimaster, Schooner, Fischerbarken aus den Docks nach der offenen See. — Die eigenthümlichsten Fahrzeuge im Hafen von New-York sind jedoch die sogenannten Ferryboote, Dampffähren, die in ihrem Aeußeren imposanten schwimmenden Palästen gleichen. Wie colossale Schwäne mit halbgeöffneten Flügeln furchen sie leicht durch das Wasser; ihre schneeweißen Flanken zeigen lange Reihen blinkender Fenster, und ihre hoch emporragenden Balanciers tanzen im ewigen Spiel auf und ab, die mächtigen Schaufelräder treibend.

Staunend genießen die Passagiere des einfahrenden Dampfers dieses großartige, fremde Schauspiel und übersehen fast die hie und da aus der Wasserfläche hervorguckenden Inselchen und Forts — die Portierlogen der Neuen Welt. Zur Linken die gewaltigen Mauern und Batterien von Fort Richmond, die dräuenden Kanonen von Fort Tompkins an den Ufern von Staten-Island — zur Rechten hingegen das furchtbare Fort Hamilton, und davor das hellrothe Gemäuer des Fort Lafayette, auf einem isolirten Felsen inmitten der Bucht. — Zwischen diesen gewaltigen Wächtern des Hafens von New-York steuert unser Schiff weiter nach der Felseninsel, auf welcher sich die Metropole der Neuen Welt erhebt. Noch hemmen Inseln, Forts und die auf der wellenbewegten weiten Wasserfläche sich kreuzenden Schiffe zeitweilig die Aussicht auf New-York — hier Governor Island, dort das alte Fort Columbus, und gerade vor uns der kleine Felsen mit der gewaltigen Freiheitsstatue, welche Frankreich den Vereinigten Staaten als Geschenk zum hundertjährigen Geburtstag derselben gewidmet hat. Auf einem hohen Granitsockel steht diese bronzene Colossalfigur, in der hoch erhobenen Rechten eine electrische Leuchte tragend. Aber obschon die größte Bildsäule der Welt, ein modernes Seitenstück des Colosses von Rhodus, macht sie in dieser großartigen Umgebung doch lange nicht jenen Eindruck, welchen Frankreich sich gewünscht und auch wohl erwartet hatte. Ich hatte sie in Paris gesehen, als sie noch ohne Sockel in dem Atelier ihres Schöpfers stand. Dort allerdings ragte das strahlenumkränzte Riesenhaupt über die Dächer der

vierstöckigen Häuser des Quartier Hausmann hoch empor. Hier im Hafen von New-York steht sie auf einem ebenso hohen Sockel wie sie selbst, und dennoch muß man dieses neue Wahrzeichen New-Yorks förmlich suchen — so groß, so belebt, so erfüllt ist dieser gewaltige Hafen der Millionenstadt. Erst wenn man nahe an ihr vorbeifährt und die hohen Masten der transatlantischen Dampfercolosse ihr kaum zu den Knieen reichen, kann man ihre wahre Größe erkennen.

* * *

Da liegt nun wie ein occidentales Mährchen die Hauptstadt der Neuen Welt in ihrer ganzen Herrlichkeit, rings umspült vom blauen Wasser und umgürtet mit einem Wald von Masten, bewimpelt und beflaggt. Und über sie ragen die hunderttausend Häuser der Felseninsel Manhattan, die schlanken Thürme, die stolzen Kuppeln, die Paläste des Handels, die Colossalbauten der Presse, des Verkehrswesens, Gebäude von acht und zehn und zwölf Stockwerken, Steinpyramiden, welche das neunzehnte Jahrhundert im Occident errichtet, als Seitenstücke zu den Pyramiden des grauen Alterthums im Orient. Die letzteren den Todten, die ersteren den Lebenden gewidmet. Ganz vorn an der weit in die Bucht vorspringende Spitze der Insel jedoch, dort, wo sich die beiden Meeresarme des Hudsonstromes und des East Rivers vereinigen, lag bis auf die jüngste Zeit inmitten freundlich grüner Parkanlagen der Landungsplatz der eigentlichen Schöpfer dieser westlichen

Wunderwelt, der Einwanderer aus Europa: Castle Garden.

Noch vor einem Jahrzehnt wurde der schlanke Thurm der Trinity (Dreieinigkeits-) Kirche als das Wahrzeichen New-Yorks verehrt. Heute aber wird er überhöht, fast erdrückt von den colossalen Bankinstituten und Geschäftspalästen der unteren Stadt. Das Kreuzeszeichen auf der Spitze des Thurmes überstrahlt nicht mehr das Weichbild New-Yorks. Der Mammon ist darüber hinausgewachsen, und statt des Kreuzes ist es der allmächtige Dollar, der allerdings unsichtbar, aber desto gewisser und greifbarer New-York überhöht.

Mögen die Freiheitsstatue und der Trinitythurm gleichwohl noch als Wahrzeichen des Welthafens gelten, der vornehmste, mächtigste, am stärksten in's Auge fallende Bau ist doch die Riesenbrücke, welche auf zwei gewaltigen Pfeilern ruhend, den Meeresarm des East Rivers überspannt und Newyork mit Brooklyn, die Insel Manhattan mit Long Island verbindet. Die größten Dreimaster aller Meere fahren tief unterhalb der Brückenbahn hindurch und wohl dreißig derselben könnten Bug an Bug in einer Colonne zwischen den beiden Mammutspfeilern auf- und niederfahren.

Dort zur Rechten breitet sich Brooklyn, diese dreiviertel Millionen Einwohner zählende Vorstadt New-Yorks an den Ufern des East Rivers aus und lehnt sich an die sanft ansteigenden Höhen von Long Island. Zur Linken jedoch, durch das breite, tiefe Strombett des Hudson von New York getrennt, liegen Jersey City und Hoboken, gleichfalls bedeutende Vorstädte New-

3*

Yorks mit zusammen einer viertel Million Einwohner. Sie entstanden, weil es auf der schmalen Felseninsel Manhattan für das stetig wachsende, sprungweise vorwärtsstrebende New-York keinen Platz mehr gab. New-York ist auf dieser Felseninsel so zusammengepfercht, daß es sogar den beiden Flüssen, die es umarmen, Jahr für Jahr Boden abgewinnt, und sich auf weit in's Wasser hineingebauten Piloten und Dämmen auszudehnen sucht. Schon längst ist in den Geschäftsvierteln New-Yorks kein Platz mehr vorhanden, um auch nur ein Schilderhaus zu bauen, und was man der Weltstadt in räumlicher Ausdehnung nicht mehr geben kann, das wird dadurch ersetzt, daß man die alten zwei- und dreistöckigen Häuser niederreißt und neue doppelt und dreifach so hohe an ihre Stelle setzt. Während es vor zwanzig Jahren kaum ein einziges fünf- oder sechsstöckiges Gebäude gab, erheben sich heute dort hunderte Geschäftshäuser auf acht, zehn und zwölf Stockwerke! Dieser Raummangel schuf auch die jenseits der beiden Flüsse gelegenen Vorstädte, zunächst Brooklyn und Jersey City, er schuf die große Verbindungsbrücke, und auch jenen Tunnel, welcher augenblicklich unter dem Granitbette des tiefen Hudsonstromes hinweg nach dem Festlande Amerikas, nach Jersey City, gebaut wird. An diesem Wachsthum, dieser Größe, diesem Reichthum, diesem strahlenden Glanze New-Yorks sind indessen seine Bürger am wenigsten schuld. Sie trugen nur wenig dazu bei. Sie waren es nicht, welche New-York geschaffen haben. Sie lenkten den großen Verkehrsstrom nicht an den Hudson. Statt ihm das Bett zu graben, wurden sie

selbst von ihm getragen. Nicht der Geist und die Thatkraft der New-Yorker waren es, welche die Weltstadt am Hudson schufen, sondern der große Continent selbst, dessen Pforte es bildet. Wo New-York heute steht, mußte eine Weltstadt entstehen, denn längs der ganzen atlantischen Küste Nordamerikas giebt es keinen günstigeren Hafen, keine Stelle, wo der Verkehr zwischen der alten und der neuen Welt, zwischen den dreihundert Millionen Europas und den siebzig Millionen Nordamerikas besser vermittelt werden konnte, als hier. Europa braucht nicht bewundernd die Augen zu New-York emporzuschlagen, wie es gewöhnlich geschieht. New-York ist nur die Eingangspforte zu Amerika, wo jeder Einwanderer, jedes Frachtschiff sein Eintrittsgeld zu bezahlen hat, es ist die Brücke, welche von Europa nach dem Innern des Landes, nach dem Staate New-York, nach Pennsylvanien, dem Mississippibecken, nach Californien führt. New-York steht dort nur, um den Brückenzoll abzuverlangen, und dieser hat ihn reich gemacht. Amerika, das Innere des Landes, die andern Städte verdienen rückhaltslose Bewunderung. New-York aber am wenigsten. Die Natur hat mit ihrem Füllhorn das Gold in den Schooß der New-Yorker geschüttet; sie haben es nicht erworben, es wurde ihnen zugetragen. Sie hatten die Verkehrswege nach dem Innern des Landes nicht mit so viel Mühe zu bauen, wie andere Städte Amerikas. Die Natur gab sie ihnen. Sie brauchten keinen Hafen mühsam und mit großen Kosten anzulegen, wie etwa Chicago, die Natur hat ihn für sie geschaffen. Rings um die Insel liegen hunderte

von Docks und Werften und Lagerplätze für tausende von Schiffen. Auf der Hudsonseite erstrecken sich diese Werften in ununterbrochener Reihe über dreizehn englische Meilen, und längs dieser Uferstrecke Manhattans giebt es kein Plätzchen, das nicht tief genug wäre, die größten transatlantischen Dampfer zu tragen. Längs des East Rivers, auf dem entgegengesetzten östlichen Ufer der Insel Manhattan, giebt es Docks auf neun englische Meilen Ausdehnung, und der die beiden Ströme an der Nordseite verbindende Harlemfluß besitzt nahezu drei Meilen Hafenfronte!

Mit diesen 25 englischen Meilen Hafenlinien ist es indessen lange nicht abgethan, denn auch an den entgegengesetzten Ufern der beiden Wasserstraßen reiht sich in der gleichen Ausdehnung Dock an Dock, Brooklyn, Jersey City und Hoboken haben deren in fast eben so großer Zahl. In Hoboken besitzen auch die beiden deutschen Dampferlinien, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft ihre geräumigen, vorzüglich eingerichteten Docks, in denen stets mehrere der colossalen schwimmenden Paläste dieser ausgezeichneten Unternehmungen liegen, während die englischen, französischen und italienischen Linien ihre Docks an der New-Yorker Seite besitzen.

Nicht genug damit. Das Bett der beiden Wasserstraßen bietet eine Ankerfläche von 14 Quadratmeilen in der unmittelbaren Nachbarschaft New-Yorks dar, und die davorliegende Meeresbucht bis zu den vorerwähnten Narrows könnte sämmtlichen Fahrzeugen aller Nationen sicheren Ankergrund gewähren. — Es ist ein

riesiger Bienenstock, in welchem die größten Dampfer und Dreimaster aus allen Theilen, allen Meeren, allen Häfen des Erdballs alljährlich zu tausenden wie fleißige Bienen kommen und gehen. Ihre Königin ist New-York.*)

Der Verkehr in diesem zweitgrößten Hafen der Erde ist in der That überwältigend. Von einem Luftballon aus betrachtet, würden sich die beiden Uferseiten New-Yorks mit ihren weit in die Flüsse hinausragenden parallelen Werften etwa ausnehmen wie zwei Riesenkämme mit ihren Zähnen nach auswärts gerichtet. Zwischen diesen Zähnen liegen die Schiffe nach vielen Hunderten, und speien ihre aus Ost und West, aus den Tropen wie aus dem hohen Norden stammenden Waaren unaufhörlich aus ihren geräumigen Bäuchen, oder nehmen die Producte Amerikas zur Verschiffung in sich auf. An den Köpfen dieser Zähne stehen die großen, mitunter recht schmuck gebauten Waarenschuppen, der Reihe nach numerirt, und als Aufschrift die Bestimmungsorte der Dampfer tragend. Auf ihren Firsten weht gewöhnlich die Flagge der betreffenden Linie. Tausende und Abertausende von Frachtwagen verkehren auf der den Werften entlang führenden Front Street. Unter den Händen Tausender von Arbeitern schmelzen die Waarenlager zu nichts zusammen, um wieder ebenso rasch am nächsten Tage durch das Ausladen neuer Dampfer aufgethürmt zu

---

*) Siehe Näheres über New-York in Hesse-Wartegg „Nordamerika", 4 Bde., 2. Aufl. 1887. Leipzig, Gust. Weigel's Verlag.

werden. In keinem Hafen der Erde kann man ein so umfassendes, so klares und großartiges Bild des Weltverkehrs bekommen, wie gerade hier, wo längs einer einzigen Straße Hunderte von Dampfern aus Europa, Asien, Afrika, Australien, Westindien und Südamerika, aus der Südsee und dem indischen Ocean friedlich nebeneinander liegen und mit ihrem hohen Bug weit über die Straße hineinragen. Nirgends wird man die Verschiedenartigkeit der Producte, ihre Verpackung und ihre Massenhaftigkeit, nirgends den Bau und die Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Fahrzeuge besser und übersichtlicher beurtheilen können, als in New-York, wo sie alle wie zu einer Paraderevue in Reih und Glied aufmarschirt stehen.

Aber während den Besucher dieses bunten belebten, geräuschvollen Riesenhafens die Großartigkeit des Verkehrs fesselt und fast erdrückt, wird er wahrscheinlich ebenso überrascht werden von dem Schmutz, der Nachlässigkeit und Unordnung, welche ihm überall entgegenstarrt. Die Werften sind halb verfallen, die Piloten, auf denen sie ruhen, morsch und verfault, elende, nothdürftige Holzbauten; die Pflasterung dieser belebtesten Straße New-Yorks, der Front-Street, spottet jeder Beschreibung. Die Häuser, welche sie von der Landseite besäumen, sind vielfach elende Holzbuden, der Schlupfwinkel des Auswurfs der Hafenstadt, die Beleuchtung zur Nachtzeit ganz unzureichend, die Sicherheitslosigkeit ein Hohn auf Amerika. Es ist unbegreiflich, wie diese große, reiche, glänzende Stadt, über ungezählte Millionen verfügend, in ihrer unmittelbarsten Nähe, die bedeutendste

Quelle und den Sitz ihres Reichthums so sehr vernachlässigen kann, wie es in der That geschieht! Unbegreiflich, daß sich unter ihren großen, reichen, angesehenen Bürgern Niemand finden soll, der auf die Abstellung dieser Uebelstände dringt. Unbegreiflich, daß sich die Stadtverwaltung nicht selbst aufrafft und den Hafen von New-York zu einem ihrer Größe, ihrer Stellung und ihrem Ansehen würdigen umgestaltet! Ich habe meine Bewunderung und Achtung für Amerika durch so viele Bücher und Schriften bewiesen, daß mir New-York kaum den Vorwurf von Feindseligkeit machen wird, umsoweniger, als sich jeder selbst durch den Augenschein von diesen elenden Zuständen überzeugen kann. Auch das alte London, Liverpool, Hamburg, Antwerpen u. s. w. litten an dem Schmutz und Verfall früherer Jahrhunderte.

Aber wie wurde in den Häfen Europas während der letzten Jahre aufgeräumt! Wie großartig, glänzend, zweckmäßig und verhältnißmäßig reinlich präsentiren sich ihre Häfen heute! Antwerpen zeigte an seinem Scheldeufer ähnliche Bilder wie New-York. Mit dem Aufwand von vielen Millionen hat es der Schelde festgemauerte Ufer, dem Flusse hinreichende Tiefe, den Schiffen geräumige Waarenlager gegeben, und seit einigen Jahren besitzt Antwerpen die zweckmäßigsten Hafeneinrichtungen des ganzen Continents. Mit Leichtigkeit könnte New-York diesem Beispiele folgen, ja als erste Stadt der Neuen Welt obläge ihm doch die Pflicht, seinen Hafen ebenso umzugestalten. Und doch bleibt in dieser Metropole des Reichthums, diesem großartigsten Handels-

emporium, die Quelle und Ursache desselben in schmachvollem Zustande!

New-York besitzt indessen noch ein anderes Uebel, das leicht abgestellt werden könnte, und dessen Abstellung ihm als erste und vornehmste Pflicht gelten sollte! Draußen an der Einfahrt in die Bai von New-York hat sich Schmutz und Unrath so sehr angesammelt, daß sich den großen Seeschiffen nicht mehr die hinreichende Wassertiefe zum Passiren der „Bar" (oder Bank) darbietet. Ein- und Auslaufen der Dampfer ist von dem Fluthenspiel abhängig geworden und fast täglich müssen draußen in der Bucht eine Anzahl Dampfer vor Anker gehen, um den Eintritt der Fluth abzuwarten. Derlei Uebelstände wären in Westindien, im Orient zu erwarten, aber nicht in dem großen, vielbewunderten Amerika, und noch dazu in seiner majestätischen Hauptstadt! Ist der Drang nach eigener Bereicherung, nach persönlichem Hervorthun noch immer so ausgesprochen, daß man so wenig an das Gemeinwesen denkt? Hat der New-Yorker, der Pförtner der Neuen Welt, nicht etwa die Pflicht und dabei auch das eigenste Interesse, den Hafen, dieses Bindeglied zwischen Europa und Amerika, frei zu erhalten?

Großes, reiches, glänzendes New-York der Gegenwart! Wie sah es doch im letzten Jahrhundert noch aus! Lassen wir unsere Gedanken zurückschweifen in vergangene Zeiten! Mit den Jahren fällt Stein um Stein von den Palästen dieser Weltstadt, fällt Straße um Straße und zeigt endlich im 16. Jahrhundert den grauen, kahlen, ungastlichen Felsenrücken, der, von Nord nach Süd lau-

fend, sich in den ausgedehnten Sümpfen und Sandanschwemmungen der Hudsonmündung verlor. 1609 wurde dieser Felsenrücken zum erstenmale von Europäern betreten und 1656 hatte die holländische Ansiedelung daselbst, Neu-Amsterdam genannt, noch nicht das erste Tausend Einwohner erreicht!

Zwei Jahrhunderte nachher finden wir hier die Zweimillionenstadt New-York, und es muß uns Deutschen zur Befriedigung gereichen, daß Söhne unseres Stammes an diesem Wunderwerke mitgebaut haben, daß es zu einem guten Drittel das Werk von Deutschen ist!

In der Petroleum-Region Pennsylvaniens.

I.

In Amerika hat jedes Product, jedes Mineral, Gold, Silber, Kohle und selbst Steinöl seine eigene bewegte Entdeckungsgeschichte. Nicht wie bei uns in die graue Vorzeit zurückgreifend und in derselben verloren, sondern frisch, neu, alle bisherigen Verhältnisse umstürzend — das gerade Gegentheil zur alten Welt. In der letzteren entwickelt sich Alles zunächst aus kleinen bescheidenen Anfängen, hübsch sachte, allmählich. In der neuen Welt sind jedoch schon diese Anfänge groß, so groß, daß sie selbst im wahren Sinne des Wortes ihrer eigenen Zukunft vorauseilen, beinahe ihre Zukunft zur Vergangenheit machen. Welches Thema für einen Dichter, die

Geschichte der amerikanischen Entdeckungen, vor Allem die des Goldes, der Kohle und des Petroleums niederzuschreiben und die Völkerwanderungen, sowie das Erwerbsfieber zu schildern, das durch diese Entdeckungen entstand!

Sie alle gehören nunmehr der Vergangenheit an, und wie an jener Erdstelle, welche das Blut der im Kampfe Gefallenen getränkt, das Gras nur um so üppiger emporschießt, so ist es auch mit dem Schauplatz dieser amerikanischen Kämpfe um Gold und Reichthum der Fall. Nirgends bewies sich das Sprichwort: „Durch Kampf zum Sieg" mehr als gerade in Amerika, und je größer und wüthender der Kampf, desto größer der Sieg. Man mag vor den Kämpfen zurückschaudern, aber man wird doch den Segen erkennen müssen, den sie — nicht wie in Europa nur der Nachwelt, sondern sogar den eigenen Zeitgenossen gebracht!

Europa hat ganz besondere Ursache, sich den Petroleum-Pionieren Amerikas dankbar zu zeigen, denn mag die Entdeckung der Petroleumlager vielleicht auch die Fortschritte und Errungenschaften der elektrischen Beleuchtung um ein Vierteljahrhundert verzögert haben, gewiß kam sie zur rechten Zeit, um viele Länder vor beträchtlichen Verlegenheiten zu bewahren.

Das Kohlengas stand in den Sechziger Jahren nur in sehr beschränkter Anwendung, es war zu kostspielig und kam eigentlich nur den großen Etablissements, den Straßen und Plätzen zugute, nicht aber der Klein-Industrie, den Familien, die immer noch auf die dem Thier- und Pflanzenreich entnommenen Beleuchtungs-

mittel beschränkt waren und diese theuer bezahlen mußten. Petroleum war bis dahin nur in verhältnißmäßig spärlichen Quantitäten vorhanden und wurde eigentlich in Europa, wie von den Indianern Amerikas, hauptsächlich in der Heilkunde verwendet, in welcher es ja auch heute noch einen so wichtigen Factor bildet. Die Seneca-Indianer fanden es an der Erdoberfläche, sie schöpften es von den Flüssen und Bächen ab, auf denen es lagerte, aber sie dachten nicht daran, es in der Erde selbst zu suchen, darnach zu graben. Es war auch kein Bedürfniß hiefür vorhanden, denn im natürlichen ungereinigten Zustande war es für Beleuchtungszwecke gar nicht zu gebrauchen. Erst 1850 wandten auch weiße Ansiedler ihre Aufmerksamkeit dem übelriechenden schmutzigen Erdöl zu, das die Nebenflüsse des Alleghany-Flusses in Pennsylvanien mit einer in allen Farben schimmernden Fettschichte überzog und allem Anscheine nach in großen Quantitäten vorhanden sein mußte. Es wurde von den Quellen und Bächen abgeschöpft oder durch kleine Canäle in eigene Gruben geleitet. Der ölreichste Fluß der Gegend war der nachher so berühmt gewordene Oil Creek, in dessen Bett zu manchen Zeiten in der That fast ebensoviel Erdöl als Wasser abwärts dem Alleghanyfluß zuströmte. Die Ansiedler und Grundeigenthümer des dortigen Berglandes ahnten damals freilich noch nicht, welchen Reichthum sie noch aus diesem „flüssigen Golde" ziehen sollten, und daß dieses „Rock Oil", wie es damals genannt wurde, innerhalb weniger Jahre die ganze weite Welt im wahrsten Sinne des Wortes erobern würde. Schlaue speculative Yankees

aus den Neu-Englandstaaten nahmen sich 1855 der Sache an und gründeten im Verein mit den ursprünglichen Eigenthümern die Pennsylvania Rock Oil Company, welche das zu Tage tretende Erdöl eifrig sammelte und durch Canäle, Röhrenleitungen und dergl. nach großen eisernen Reservoirs leitete, von wo aus es in die Raffinerie und endlich in den Handel kam. Aber die Sache ging doch nicht recht vorwärts. Erst 1859 fiel Colonel Drake, einem Yankee aus Newhaven im Staate Connecticut, ein, an der Stelle, wo vorher die bedeutendsten Oelmassen zu Tage getreten waren, einen artesischen Brunnen zu bohren. Manche schüttelten die Köpfe über das verrückte Unternehmen, Andere warteten die Sache ab. Nach mehrmonatlicher Arbeit trat endlich am 28. August des genannten Jahres aus einer Tiefe von 69½ Fuß das erste künstlich gewonnene Oel zu Tage. Indessen der Ertrag rechtfertigte anfänglich keineswegs die großen Auslagen. Die Zweifler frohlockten, der erste Oelkrach war hereingebrochen. Das Erdöl hatte noch seinen Markt nicht gefunden, man kannte seine Bedeutung und Verwendbarkeit noch nicht, der Preis per Faß rohen Oels belief sich auf einen halben Dollar, und da der neue artesische Brunnen nur zehn Faß per Tag lieferte, so kann man sich die Enttäuschung lebhaft vorstellen. Aber eine Yankee-Natur giebt den Kampf nicht so leicht auf. Fest vertrauend auf die große Zukunft des neuen Brennmaterials, flossen neue Betriebskapitalien zu, man stellte Pumpen über die artesischen Brunnen und begann das Oel herauszupumpen. Der Ertrag der Brunnen wurde dadurch auf

dreißig bis fünfzig Faß (oder Barrels) gesteigert, der Ertrag war da, das erste Gold wurde gewonnen.

* * *

Das war der unscheinbare erste Anfang einer Aera der Speculation und eines Fiebers, das nur in den Goldfunden Californiens und Colorados seinesgleichen fand, und bald hier, bald dort, wenn auch nicht in der gleichen Ausdehnung, bis heute fortbesteht. Der Nordwestwinkel Pennsylvaniens, eine öde, an manchen Stellen bewaldete Berggegend ohne sonst irgendwelche natürliche Vortheile, wurde mit einemmale, sozusagen über Nacht, zu einem Dorado, welchem Tausende und Abertausende aus allen Theilen der Union zuströmten, um wie in Californien nach Gold, hier nach dem flüssigen Gold, dem Erdöl zu graben. Mit den Arbeitern und „Prospectors" kamen auch die Speculanten, welche das rohe Oel aufkauften. Das Fieber war da, es hatte Alle, die nach jener Gegend gekommen waren, erfaßt. Der Preis des Oeles stieg, man wußte gar nicht warum, mit einemmale auf zwei, vier, acht, ja bis zwanzig Dollars per Barrel! Die Oelbörse war noch die freie Natur, die Geschäfte wurden an Ort und Stelle, an der Quelle selbst abgeschlossen. In den Thälern des Oil Creek und der anderen zahlreichen Bäche der Region wimmelte es an Prospectors, die nach Oel schöpften, suchten, gruben und pumpten. Die Thalsohlen wurden durchwühlt, durchlöchert, daß sie bald aussahen wie die Oberfläche riesiger Fingerhüte; die Thalwände hinauf bis an die Gipfel der hohen, dicht bewaldeten Berge

und dann wieder jenseits hinab in den anruhenden Thälern wurde gebohrt und gegraben. Pumpwerke der primitivsten Art erhoben sich hier und dort, und je mehr Oel gefunden wurde, desto mehr Leute strömten täglich, ja stündlich herbei, um neue Brunnen zu graben. Der Boden entsprach auch thatsächlich den kühnsten Erwartungen. Man brauchte nur die Brunnen tief genug anzulegen und das Oel sprang an manchen Stellen in einem hohen Strahl aus den Tiefen empor, und floß in ununterbrochenen Strömen bei Tag und bei Nacht, kaum, daß die fieberhaft erregten Eigenthümer Zeit fanden, um in aller Eile Fässer, Tonnen und sonst irgendwelche Behälter herbeizuschaffen, um diese Oelmassen aufzufangen! Tausende von Barrels gingen durch diese Ueberfluthung verloren, rieselten die Berge herab nach den Bächen, die nun vielleicht mehr Petroleum enthielten, als je zuvor! Wo immer eine solche neue Quelle entdeckt wurde, waren auch sofort Speculanten zur Hand, die dem Besitzer Hunderte und Tausende für die Quelle anboten. Die Preise stiegen in's Fabelhafte, Millionen wurden gewonnen — Gold war fast in ebensolchem Ueberfluß vorhanden, wie Steinöl. Aber man kennt den Drang nach Gold, das Erwerbfieber der Amerikaner nicht. Der Durst ist unstillbar. Je mehr verdient wurde, desto mehr wurde auch geschafft, und man dachte gar nicht daran, sich Häuser und Wohnungen zu bauen. Man hatte ja kaum Zeit, um zu schlafen. Zur Nachtzeit wurde das aus zahllosen Spalten und Löchern entströmende Erdgas entzündet und unstäte, hoch aufflackernde Flammen er-

leuchteten die ganze Gegend — bei der überall herrschenden Rührigkeit und Geschäftigkeit ein diabolischer Anblick. Handlanger, Tagelöhner strömten endlich herbei, um den vielen Tausenden Wohnungen zu bauen. Häuser, Settlements, Städte entstanden hier und dort. Titusville, das 1859 kaum 2000 Einwohner zählte, hatte deren schon zwei Jahre nachher über 10,000. 1859 belief sich der Gesammtertrag der Oel-Region auf 82,000 Faß, aber 1861 wurde am Oil Creek jene berühmte Philipps-Quelle entdeckt, welcher gleich am ersten Tage 4000 Faß Oel allein entströmten! Ja der Ertrag nahm so ungeahnte Dimensionen an, daß man kaum wußte, was in dem halbwilden, aller Verkehrswege baren Lande damit anzufangen. Nachdem man sich lange mit der Beförderung der Petroleumfässer auf gewöhnlichen Fuhrwerken begnügen mußte, kam irgend Jemand auf den Gedanken, die Fässer auf Flachbooten den seichten Oil Creek hinab nach dem Alleghanyfluß und auf diesem nach Pittsburg zu befördern. — Das ging zu gewissen Jahreszeiten ganz vortrefflich, aber im Sommer war der Wasserstand so gering, daß die Boote hier und dort auf dem Gerölle auffuhren und stocken blieben. Indessen das Oel mußte fort. So wurde denn das Wasser des Oil Creek an verschiedenen Stellen abgedämmt und mit den darauf befindlichen Booten durch Schleusen wieder abgelassen, so daß sie endlich in den stets wasserreichen Alleghanyfluß, einen der Stammflüsse des mächtigen Ohio, gelangen konnten. Die Quantität Oel, die man mittelst jeder derartigen künstlichen Flußanschwellung befördern konnte, belief sich

auf 15—20,000 Barrels. Es gab eine Zeit, wo nicht weniger als tausend Oelboote und dreißig Schleppdampfer mit über viertausend Menschen in diesem Oeltransport beschäftigt waren.

Die Aera der Eisenbahnen änderte diese Beförderungsmethode. Die großen Eisenbahn-Compagnien bauten Zweiglinien über Berg und Thal nach den einzelnen Oeldistrikten und verbanden sie mit Pittsburg, Cleveland, Buffalo, New-York, mit anderen Worten, öffneten dem reichen Producte die großen Märkte des kanadischen Seenbeckens, des Mississippithales, der atlantischen Häfen, und somit auch Europas. „Cartanks“ (Faßwaggons) gelangten in den Verkehr. Sie bestanden ursprünglich aus gewöhnlichen offenen Lastwaggons mit zwei großen hölzernen daraufgesetzten Tonnen von je vierzig Faß Gehalt, machten jedoch bald den eisernen Kesselwaggons Platz, mit großen horizontalen Kesseln von etwa hundertfünfzig Faß Gehalt. Diese Kesselwaggons stehen auf manchen Linien noch heute in Gebrauch, und täglich kann man auf ihnen unendlich lange Petroleumzüge verkehren sehen.

Aber immer stieg der Ertrag der Petroleum-Region, ebenso wie der Bedarf bald ungeahnte Dimensionen annahm und sich immer neue Gebiete eroberte. Versiegte eine Quelle, so gab die andere dafür desto reicheren Ertrag; der eine Eigenthümer wurde arm, der andere reich. War die eine Quellenregion erschöpft, so war auch schon wieder eine andere Region entdeckt; die erste wurde verlassen, die Häuser wurden abgerissen, die An-

siedlungen, ja Städte aufgegeben, andere in der neuen Region gegründet. Die alte verödete, in der neuen sproßte Reichthum und Leben. Die eine ist zur wüsten Ruinenstätte geworden, die zweite erfreute sich augenblicklicher Blüthe, und nahebei, im Thale jenseits, noch unentdeckt und unbewohnt, liegt vielleicht das große Dorado der Zukunft. Wer weiß? Das Glück springt auch hier umher, von Ort zu Ort willkürlich, launenhaft, wie das Gold in den Minen von Colorado oder wie die blutrothen Flämmchen des Erdgases, die Irrlichter gleich, in den einzelnen Gegenden bald hier bald dort emporschlagen. In Butler, Clarion, Mac Lean und anderen Grafschaften des nordwestlichen Pennsylvanien wurde Oel gefunden. War der Gesammtertrag 1868 nur dreißigtausend Faß, so belief er sich zehn Jahre nachher, 1878, auf neun Millionen Faß! Im folgenden Jahre, 1879, wurde der unerschöpflich reiche Distrikt von Bradford entdeckt, Hunderte neuer Brunnen wurden gebohrt, fast täglich neue Quellen entdeckt, neue Reichthümer gewonnen, und der Ertrag stieg in diesem Jahre von neun auf dreizehn Millionen Faß! — — Und immer ging es aufwärts; je mehr sich das Petroleum in Amerika, in Europa, in Indien und Australien zum Bedürfniß der Menschheit entwickelte, desto mehr wurde auch auf diesem kleinen Fleck Erde gewonnen, ja 1882 hatte sich der Millionenertrag von 1878 verdreifacht, und betrug in dem genannten Jahre nahezu zweiunddreißig Millionen Faß! Augenblicklich ist die tägliche Ausbeute durchschnittlich 70,000 Faß. An einem Tage im Monate

November 1884 belief sich der Lagervorrath allein auf 38 Millionen Faß — das Faß zu 31 Gallonen à $4^1/_2$ Liter.

II.

Petroleum ist heute eine der großen natürlichen Erwerbsquellen Amerikas; man begegnet den damit verbundenen Industrien, zunächst den großen Raffinerien schon bei der Landung auf amerikanischem Boden in Jersey City, wo erst vor Kurzem eines der großen, viele Tausende Faß Oel enthaltenden Reservoirs in Brand gerieth und die Feuerströme aus den geborstenen und explodirenden Behältern sich mit hoch emporschlagenden Flammen über die nächstgelegenen Gründe ergossen — eine Riesenfackel, die tagelang brannte und zur Nachtzeit ganz New-York und die Ufer des mächtigen Hudsonstromes erleuchtete! Petroleum ist eine der ständigen Rubriken in den großen Tagesblättern von New-York, Philadelphia, Baltimore, Pittsburg; es ist eine der Haupterwerbsquellen von Pennsylvanien und seinen Eisenbahnen. Eine Woche bevor ich selbst der Petroleum-Region meinen zweiten Besuch abstattete, war diese die Scene eines entsetzlichen Unglücksfalls — abermals durch das leicht entflammende Material verursacht. Ein großes Reservoir mit dreißigtausend Faß Oel war geborsten, der Inhalt war den Abhang hinunter in eine flache Mulde gefluthet, durch welche die Eisenbahn fährt. Ein Funke von der Lokomotive hatte den kleinen See entzündet und in einem Nu, ehe man Zeit finden konnte,

den Zug zurück oder eiligst durch den grauenhaften See hindurchzuführen, hatte sich derselbe in ein Flammenmeer verwandelt, das den ganzen Zug umfing und sämmtliche Waggons mit seinen zahlreichen Insassen zu Asche verbrannte! Die Schwellen waren verbrannt, der Boden an dieser Stelle zu Stein gebacken!

Aber das sind Episoden, Wunden, welche jede neue, riesenhafte, mächtig emporstrebende Industrie sich selber schlägt, ohne daß sie in dem raschlebigen Amerika viel Aufsehen erregten! Die Zeitungen sprechen davon am ersten Tage, der Telegraph trägt die Neuigkeit nach den Hauptstädten, aber am nächsten Morgen ist die Sache vergessen, verdrängt von anderen Neuigkeiten aus einem anderen Theil der großen weiten Staaten-Union.

Man würde, von Pittsburg oder von Buffalo nach den Petroleum-Distrikten fahrend, in den öden, unbesiedelten, hie und da bewaldeten Vorbergen des Alleghany-Gebirges, die sich dem Reisenden zunächst zeigen, kaum den Sitz einer so weltumfassenden Industrie vermuthen, mit großen Städten, Banken und Börsen-Instituten, in denen das Petroleumfieber heute noch in beinahe ebenso großem Maße spukt, wie vor fünfundzwanzig Jahren.

Sind mit dem Versiegen der Oelquellen in einigen Distrikten auch wieder die Städte verschwunden, die sie ursprünglich hervorgezaubert, so entstanden dafür doch und entstehen noch immer fast täglich neue Quellen, neue Oelpumpen und mit ihnen auch im entsprechenden Zeitraume neue Ansiedlungen und Städte. Oil City,

die „Oelstadt“, ist heute der große Oelmarkt, ebenso wie San Francisco der Hauptmarkt für Gold- und Silberminen, New-Orleans für Baumwolle und Zucker, Chicago für Getreide und Schlachtvieh, Pittsburg für Kohlen ist. Mit den vielen Tausenden von Oelfässern und dem Steigen und Fallen der Preise je nach dem täglich schwankenden Ertrag der Quellen wird ebenso tollkühn speculirt, wie mit den Getreidesäcken in Chicago. Der Telegraph hat in Oil City eine der wichtigsten und einträglichsten Stationen und hundert Hände setzen hier Tag und Nacht die Apparate in Thätigkeit. Die Stadt als solche ist wenig ansprechend. Obschon sie noch keinen fünfundzwanzigjährigen Mann aufweist, der sich rühmen könnte, in Oil City geboren zu sein, sieht sie alt, verwittert, schmutzig und vernachlässigt aus, ein trüber Gegensatz zu vielen anderen lachenden freundlichen Städten des östlichen Amerika. Die Straßen eng und schlecht gepflastert, die Hotels, das Theater elend und halb verfallen, die Umgegend zerwühlt, verwüstet von der Alles zerstörenden Hand des „Prospectors“. Unmittelbar hinter der Stadt steigen steile, dünn bewaldete Höhen empor, auf denen man zahlreiche Derricks, die hohen Stangengerüste der Petroleumquellen, gewahrt. Ich fühlte mich unheimlich in dieser traurigen Stadt. Sie war entstanden, weil man in der Umgegend reiche Oelquellen entdeckt hatte, aber die Unfertigkeit, die sie im ersten Jahre ihres Bestandes zeigte, zeigt sie auch noch heute, wo die flüchtig gebauten Holz- und Ziegelhäuser alt und verfallen sind. Sie hat noch heute keine ordentlichen Straßen, schlechtes Pflaster, keine Anlagen

oder Plätze, ja sogar der Kranz der hübschen Villen und „Cottages“ fehlt hier, der in anderen Städten das Geschäftscentrum einzufassen pflegt. Warum? Weil sich Niemand hier ansiedeln will, weil Niemand weiß, ob die Quellen nicht am nächsten Tage versiegen werden, ob die Stadt dann nicht auch abgebrochen und verlassen wird, ebenso wie viele andere Städte. Man weilt in ihr nur vorübergehend, um an der Börse zu spielen, um Geld zu gewinnen, man verläßt die sinkende Stadt ebenso rasch und leicht, wie man gekommen und wendet sich anderen aufblühenden Ansiedlungen zu. — Aehnlich wie Oil City ist auch Titusville, das in seiner ersten rohen Unfertigkeit alt geworden ist und deshalb einen ebenso trüben Eindruck macht. Der „Krach“ hat viele der Speculanten getroffen, hat viele Vermögen vernichtet, viele Einwohner der einst blühenden Stadt vertrieben. Titusville scheint uns eher eine Stadt der Vergangenheit als der Gegenwart zu sein. Sie scheint todt, verlassen. Die Leute, denen man begegnet, zeigen traurige Gesichter und man hört über die schlechten Geschäfte, über die allgemeine Stockung klagen. Und das berührt den Besucher dieser Regionen doppelt traurig, denn die Leute kamen, wie gesagt, hierher, nur um sich Vermögen zu erwerben, nicht auch, um hier zu wohnen, um sich ihr Heim zu gründen. Nichts kann den Bewohner hier mit seinem Aufenthaltsorte versöhnen, denn es ist nichts vorhanden, und stocken dann auch die Geschäfte, so scheint ihm seine Existenz unter den Füßen fortgezogen — er zieht weiter.

Weiter! wohin? Bradford winkt, das neue kaum

zehn Jahre bestehende Bradford, das heute zu einer Stadt von fünfzehntausend Einwohnern herangewachsen ist, auch so unfertig, so flüchtig hingebaut ist, wie die anderen Städte, aber den Reiz der Jugend, Frische, Neuheit noch besitzt. Das ganze Aussehen der Stadt erinnerte mich lebhaft an die jungen Minenstädte von Colorado und Nevada, die ich 1876 und 1879 besuchte. Eine breite, von Hunderten geschäftigen Fußgängern und Fuhrwerken belebte Straße mitten auf dem nackten Thalboden hingebaut, ohne irgend welche Rücksicht auf städtische Erfordernisse; die Straße ist mit fußtiefem Staub bedeckt. Die Trottoirs, aus Holzdielen zusammengesetzt, laufen, etwa einen Fuß hoch über die Straßensohle erhaben, längs der niedrigen mit weit vorspringenden Bretterdächern versehenen Häuser hin. Jedes Haus dieser etwa eine englischen Meile langen Straße ist ein Geschäftshaus, das heißt nach der vorderen Seite hin ein Kaufladen, Restaurant, eine Trinkstube; nach hinten zu enthält es eine dürftig möblirte Wohnstube. Nur wenige Häuser dieses sonderbaren Städtewesens sind aus Backstein aufgeführt und ein bis zwei Stockwerke hoch, darunter vor Allem das Theater, die Zeitungsbureaux und die Oelbörse. An einem Ende dieser anscheinend über Nacht entstandenen Straße liegt die Eisenbahnstation, auch nicht viel mehr als ein Flugdach mit einem Kasten für den Kassirer, der, den Revolver zur Seite, die Billete verkauft. Am andern Ende der Straße erhebt sich ein imposantes Hotel, das größte Gebäude der „Stadt“. Hie und da zeigen sich schon bescheidene Anfänge von

Seitenstraßen, die vorderhand noch in die offene grasbedeckte Prairie auslaufen. Alle Häuser sind mit schreienden Firmatafeln, Aufschriften und Reclamen behangen und bemalt.

Ueber die breiten Straßen läuft ein Wirrwar von Netzen mit Reclamen, sowie von Telegraphen- und Telephondrähten; hier und dort in einer Seitenstraße, ja selbst in den Höfen der Häuser stehen die hohen Thurmgerippe der Derricks, mit dem eilig auf- und abgehenden Pumpenkolben; die kleine, unter einem flüchtig zusammengenagelten Flugdach daneben ruhende Dampfmaschine pustet und stöhnt und treibt die Pumpe. In der unmittelbaren Umgebung weder Baum noch Strauch, aber dafür desto mehr „Derricks“, diese luftigen, hohen, aus Latten und Balken gezimmerten Gerüste, welche sich über jedem einzelnen Bohrloch erheben, und die am meisten charakteristische Erscheinung der Oelregionen bilden; Derricks, wohin man blicken mag. Im ganzen Thale auf Meilen Entfernung, an den Bergwänden und auf den Gipfeln, so massenhaft wie Bäume eines Waldes — allerorts entquillt der Erde Oel und auch Brenngas in solcher Menge, daß man es aufsammeln und zur Stadtbeleuchtung benützen will.

Zwischen den Derricks sitzen auf flüchtig gebauten Stollen zahlreiche „Tanks“, die colossalen, in Form und Umfang den städtischen Riesengasometern ähnlichen, brennroth angestrichenen Petroleumbehälter, in welche das mittelst der Derricks oder Oelpumpen gewonnene Oel durch Röhren eingeleitet wird. Alles in diesem so urplötzlich der „Civilisation“ eröffneten Thale ist Leben

und Bewegung, überall pusten und pfeifen Dampfmaschinen, werden neue Wohn- und Geschäftshäuser gezimmert; auf dem Bahnhof der regste Personen- und Güterverkehr, in den Straßen zahlreiche geschäftige Menschen, vor der Oelbörse Gruppen schreiender, lebhaft gestikulirender Speculanten; Post- und Telegraphenbureaux sind von Anderen belagert; die zahllosen, durch directe Drähte mit den großen Hauptstädten verbundenen Telegraphen-Apparate ticken unaufhörlich und verkünden der Welt die Preise und den Ertrag des in diesem geschäftigen Centrum gewonnenen Oels. Alles in Hast und Eile und einer solchen anscheinenden Systemlosigkeit, daß man sich in einer Goldminenstadt der Felsengebirge denken könnte. Das ist das Bild von Bradford — der neuen Petroleum-Metropole! Und doch haben sie hier auch schon Kirchen und Priester, Spielhöllen, Bibliotheken, Theater und Concertsäle, in welchen die berühmtesten Künstler, die besten Orchester von New-York und Boston häufig gut besuchte Concerte veranstalten! Welche Contraste!

Bei einer solchen Steigerung der Oelproduction, wie sie sich in den letzten Jahren zeigte, genügt auch der Transport des Petroleums per Eisenbahn nicht mehr den Anforderungen und die großen Gesellschaften, an ihrer Spitze die Standard Oil Company, ließen deshalb aus den Petroleum-Distrikten Röhrenleitungen nach den Raffinerien in den Hauptstädten anlegen. Das Oel gelangt aus den Derricks durch Röhren nach den zahlreichen großen „Oil Tanks“, deren es in der Petroleum-Region über sechzehnhundert giebt. Jeder

dieser mit einem Kostenaufwande von 8000 Dollar erbauten eisernen Tanks ist etwa 30 Fuß hoch, 90 Fuß im Durchmesser und faßt an 35 000 Faß Petroleum. Eigene Meter bezeichnen genau die Menge des täglich aus jeder Oelquelle zufließenden Petroleums und der Besitzer derselben erhält hierfür sofort von den Verwaltern der Oil Tanks ein Certificat, welches überall zum Tagespreise des Petroleums verkäuflich ist. Registrirt der Meter z. B. einen Zufluß von 2000 Faß aus der „Bonanza" oder „Inexhaustible" oder „Golden"-Quelle — denn jede Quelle hat ihren eigenen Namen, und bei der großen Menge ist man nicht selten in Verlegenheit, einen neuen Namen zu finden — so erhält der Besitzer der Bonanzaquelle u. s. f. einen Besitzschein von 2000 Faß Oel, der ebenso gut ist wie ein Sichtwechsel, jedoch im Werthe fortwährenden Schwankungen unterworfen ist. Glaubt der Besitzer, die Oelpreise werden bald steigen, so behält er das „Certificat" so lange, bis seine Hoffnung sich verwirklicht, aber nur zu häufig wird er darin getäuscht. Hier oder dort wird eine neue Quelle entdeckt, die drei-, vier- und mehr tausend Faß per Tag liefert. Die Preise fallen in Folge dieser plötzlichen Ueberproduction, er braucht Geld und muß sein Certificat nun dennoch zu viel niedrigerem Preise verkaufen, als er es ursprünglich hätte können. Der Umfang der Oelspeculation ist am leichtesten aus der Größe des Umsatzes an den vier Hauptölbörsen zu entnehmen, die 1883 nicht weniger als 6000 Millionen Faß Oel betrug. Der durchschnittliche Preis per Faß ist beiläufig 70 Cents, was, in Geldwerth ausgedrückt, einen

Umsatz von zwischen fünf und sechs Milliarden Dollars, oder fünfundzwanzig Milliarden Mark per Jahr gleichkommt.

Aus den Oil Tanks wird das Oel, wie gesagt, heute hauptsächlich durch große Röhrenleitungen nach den Raffinerien in Cleveland, Buffalo, Pittsburg und New-York, seit 1890 sogar mittelst einer 260 Meilen langen Leitung nach Chicago geleitet und dort nach erfolgter Raffinirung in Fässer abgezogen und so verschifft. Die Länge der Röhrenleitungen im Oeldistrikte selbst beträgt fünftausend englische Meilen, jene der Hauptleitungen aus dem Distrikt nach den genannten Hauptstädten zwölfhundert Meilen, ein Riesenwerk, das allein eine Milliarde Mark gekostet hat! Das in der Oel-Industrie angelegte Capital beläuft sich auf zwei Milliarden, der seit den Anfängen der Industrie, also seit einem Vierteljahrhundert erzielte Gewinn auf zweieinhalb Milliarden Mark! Die Oelausfuhr nach Europa belief sich 1853 nur auf 600 000 Gallonen; 1873 betrug sie bereits 500 Millionen Gallonen und die Amerikaner haben somit alle Ursache, sich zu dem Reichthum zu gratuliren, mit welchem die Natur ihr Land gesegnet hat. Aber wie in Allem, so schossen die Amerikaner auch in dieser Industrie, einmal im Gange, weit über das Ziel hinaus, und heute, ein paar Jahre nach dem fünfundzwanzigjährigen Jubiläum des ersten Derricks, sehen sie zu ihrem Schrecken, daß sie jährlich fünf bis sechs Millionen Faß mehr produciren, als sie abzusetzen vermögen. Der Ueberschuß kommt nur Europa zugute, indem er die Preise dieses heute allgemein eingeführten

und beliebten Brennmaterials um das entsprechende Maß herabdrückt. Außerdem hat man das Petroleum, um mit der Ueberproduction fertig zu werden, neuen Verwendungen zugeführt. So z. B. werden heute Locomotiven, selbst große Oceandampfer mit Petroleum statt mit Kohle geheizt, und manche Dampfer führen dazu ein Quantum von 3000 Tonnen Erdöl. In Pittsburg und Chicago werden hunderte industrieller Etablissements nicht mehr mit Kohlen, sondern mit Petroleum versorgt, und die neue Röhrenleitung nach Chicago wird diese Ausbeutung des Petroleums noch fördern. Wie lange diese ungeahnte Ergiebigkeit der Petroleumquellen Pennsylvaniens noch dauern wird? Wer kann es sagen, ob sie nicht schon in zehn, fünf, ja in einem Jahre erschöpft sein werden? Dann hat es mit der Herrlichkeit ein Ende, und die großen reichen Städte dürften dann ebenso rasch wieder verschwinden, wie sie entstanden sind.

Cape May, das Seebad der Virginier.

Die atlantischen Küsten der neuen Welt sind für den in Europa so beliebten Seebadesport nicht so geeignet, als jene der alten Welt. Von Jütlands nördlichster Spitze bis an den Pas de Calais und dann wieder den Küsten der Normandie, der Bretagne und der Landes entlang giebt es nur wenige Plätzchen, die sich nicht mit etwas Kapital, etwas Reklame und etwas

Unternehmungsgeist zu einem mehr oder minder fashionablen Seebade einrichten ließen, wie es ja bekanntlich auch geschieht. Die Amerikaner, die während des Sommers unter einer wahrhaft tropischen Hitze zu leiden haben, sind darin nicht so glücklich. Sie haben weder eine Schweiz, um sich in die Berge zu flüchten, noch einen Badestrand, wie jener der ganzen Nordseeküsten. Von dem tropischen Florida herauf bis an die Mündung des Delawarestromes sind die Küsten schlammig und sumpfig und überdies ist das Wasser des sie bespülenden Golfstromes wegen viel zu warm, als daß ein Bad irgendwelche Erfrischung gewähren würde. Von der Delaware-Mündung aufwärts bis zu der Bucht von New-York sind die Seeküsten des Staates Neu-Jersey wohl eben so sandig, flach und mollig, wie jene von Holland und es entstanden in der That dort die größten und besuchtesten Seebäder der neuen Welt: Longbranch, das Seebad vieler aufgeblasenen, ungezogenen New-Yorker Geldprotzen, weiter südlich Atlantic City, das Seebade-Emporium der Philadelphiaer, die Quäkerstadt, an die See verpflanzt, mit etwas langweiliger, scheinheiliger Gesellschaft — und an der Südspitze Neu-Jerseys das reizende Cape May, das Seebad der stolzen schönen Virginierinnen, der prächtigen Amazonen von Kentucky, der berühmten Schönheiten von Baltimore und Louisville. Zwischen diesen drei charakteristischen Badeorten sprangen längs der ganzen Seeküste eine ganze Anzahl anderer kleinerer, bescheidener, auf, geradeso, wie sich deren bei uns in Europa zwischen Dieppe, Ostende und Scheveningen entwickelten. Allein all' die genannten

Seebäder der Neu-Jersey-Küste haben an einer furchtbaren Plage zu leiden. Hinter den Sanddünen auf weite Strecken landeinwärts befinden sich Schlammsümpfe, wahre Brutstätten von allerhand Ungeziefer, Stechfliegen und vor allem Mosquitos. Weht der Wind von der Seeseite, dann ist es in diesen Seebädern wohl noch auszuhalten. Dreht er sich jedoch, und kommt von der Landseite, dann weht er wahre Wolken von Mosquitoschwärmen nach den Seebädern. Unglaubliche Massen dieser heißhungrigen, blutdürstigen, fliegenden Miniatur-Tiger lassen sich dann unter den Badegästen nieder, stechen, beißen, saugen, quälen ohne Unterlaß, daß man wahnsinnig werden könnte. Während drei, vier Tagen, mitunter auch während einer ganzen Woche wird Einem dann der Aufenthalt gänzlich verleidet. Die Damen tragen bei solchen Mosquito-Invasionen dichte Schleier, dicke Handschuhe, doppelte Paar Strümpfe und Schuhe mit hohen Schäften. In den Schlafzimmern hütet man sich Licht anzuzünden; verläßt man das Hotel, so werden zuerst Hände und Gesicht sorgfältig mit allerhand Aethern und Salben eingerieben, und jeder Kurgast führt ein Fläschchen Salmiakgeist mit sich. Bei den Concerten am Abend wählen die Gäste gewöhnlich die dunkelsten und kühlsten Plätzchen, die Herren rauchen unaufhörlich Cigarren und Cigaretten, um die Bestien zu verscheuchen, und die Damen tragen etwa ein Fuß lange Elfenbeinstäbchen, an deren Enden sich kleine geschnitzte Händchen mit spitzigen Fingern befinden. Bei meinem vorjährigen Besuche von Cape May vermuthete ich, diese Stäbchen wären Netznadeln, allein die Verwendung derselben wurde

mir bald klar. Am ersten Abende befand ich mich in reizender Damengesellschaft unter dem Portico meines Hotels, um der Musik zu lauschen. Es fiel mir auf, daß manche Damen sich plötzlich am ganzen Körper zu kratzen anfingen. Bald hier, bald dort, auf den Schultern, an den Armen, ja an den unteren Gliedmaßen, zu welchem Behufe sie mit großer Liberalität — wir waren ja im Halbdunkel — ihre Kleider aufnahmen. Ich muß offen gestehen, ich befand mich in nicht geringer Verlegenheit, und wer weiß, ob es mir bei etwas besserem Lichte nicht sogar gelungen wäre, zu erröthen. Einige Mosquitos gelang es mir auf frischer That zu erwischen, und an ihnen wurde mit wahrer Wuth Rache geübt. Aber was waren diese wenigen im Vergleich zu der fliegenden Uhlanen-Escadron, die mich mit ihren Lanzen, ihren Stacheln verfolgte? Endlich hielt ich es nicht länger aus und eilte in's Hotel zurück, um dort die weißgetünchten Wände der Vorhalle mit Mosquitos buchstäblich bedeckt zu finden. So wenig glaubwürdig dies auch erscheinen mag, so wahr ist es doch, und Jeder, der Neu-Jersey jemals im Sommer besucht hat, wird meine Aussage bestätigen. Der dünne lange Stachel der Mosquitos durchdringt Alles: Kleidungsstücke, Strümpfe, ja sogar dünnes Leder. Man kann sich vorstellen, mit welchen Annehmlichkeiten ein Aufenthalt in den Seebädern der Neu-Jersey-Küste verbunden ist. Der Besuch der Mosquitos dauert, so lange der Wind von den Sümpfen im Inlande herüberweht. Sobald er sich wendet, ist es mit den Mückenschwärmen vorüber, und Cape May wird zum entzückendsten Badeorte der

ganzen amerikanischen Seeküste. Aber in anderen Bädern von Neu-Jersey, wie z. B. in Elberon sind Mosquitoschwärme in manchen Jahren derart hartnäckig, daß die Badegäste die Hotels räumen und nach allen Weltgegenden zerstieben. So mußten im vergangenen Jahre sämmtliche Hotels in zwei kleineren Seebädern zwischen Lonbranch und Atlantic City mitten während der Hochsaison geschlossen werden, da die Hotelgäste vor der Mosquito-Plage geflohen waren! Die Farmer und Obstzüchter von Neu-Jersey nehmen sich kaum mehr die Mühe, einzelne Mücken von Händen oder Gesicht zu scheuchen. Wie ich es selbst gesehen habe, und wie es die tägliche Zeitung von Cape May, die „Wave“, vom 18. Juli 1886 bestätigt, scheinen sie die Stiche erst dann zu empfinden, wenn sich eine ganze Anzahl der Bestien an ihren entblößten Körpertheilen festgesetzt hat, und dann streifen sie sie einfach mit den Händen wieder ab.

Die europäischen Seebadfahrer werden sich fragen: Warum werden denn überhaupt Cape May und die anderen Seebäder besucht, wenn der Aufenthalt so unleidlich ist? Die Antwort ist einfach. Zunächst ist die Sommerhitze in Amerika derart unerträglich, daß ihr an manchen Tagen in jeder der Großstädte Dutzende von Menschenleben zum Opfer fallen und nur im Hochgebirge oder an den Seeküsten einige Kühle angetroffen wird. Nun sind die Häupter der Familien viel zu sehr an ihre Geschäfte, ihren Beruf gefesselt, als daß sie sich zu weit von ihren Heimathsstädten, etwa in die Felsengebirge, entfernen könnten und deshalb setzen sie sich lieber den Mosquitostichen der nahen Seeküste aus, wo sie wenigstens kühle Luft, erfrischende

Bäder und noch manches Andere finden, das ihnen den Aufenthalt angenehm macht. Ich spreche ja darin aus ureigenster Erfahrung. Warum blieb ich denn selbst ganze sieben Wochen lang in Cape May, trotz Stechfliegen und Mosquitos? Warum denke ich denn selbst mit wahrem Wohlbehagen, vielleicht sogar mit leisen Seufzern an meine Badesaison zurück? Weil, — ja, die Virginerinnen, die Kreolinnen von Louisiana, die Pflanzer-Schönheiten von Karolina und Georgien sind eben in solchen Prachtexemplaren auf dem weiten Continente nicht wiederzufinden. Amerika ist bekannt als die Pflanzstätte schöner Frauen, und unter ihnen sind die Frauen der einstigen Sclavenstaaten unzweifelhaft die schönsten, die reizendsten und liebenswürdigsten, unter allen Frauen des Erdballs Diejenigen, die in ihrer Erscheinung, ihrer Grazie, ihrem Benehmen der Wienerin am nächsten stehen. Dazu kleiden sie sich mit großem „Chic", reiten wie Amazonen, kutschiren, schwimmen, tanzen und — kokettiren mit solcher Leidenschaft, daß selbst eine Klapperschlange sich in sie verlieben müßte. Cape May, obschon von der sogenannten „vornehmen" großen Gesellschaft New-Yorks und Philadelphias nicht mehr besucht, und wie die New-Yorker Geldprotzen sagen: „out of fashion", ist doch der Sitz der Pflanzer-Aristokratie des Südens geblieben und die letztere behauptet, die New-Yorkerinnen hätten sich zurückgezogen, weil sie mit ihren dünnen Gestalten, ihrem entnervten Aussehen und vorlauten Wesen gegenüber den Halbgöttinnen des Südens nicht aufkommen können. . .

Cape May besitzt unter allen Seebädern Amerikas

den schönsten Badestrand. Sanft gegen das Meer abfallend, mit weichem, molligem Sand versehen, ohne die geringsten Steinchen oder Muscheln, hat es den Anschein, als hätte Neptun aus lauter Galanterie den Ufersand selbst sorgfältig durchgesiebt. Längs des Badestrandes zieht sich eine bequeme, gut gehaltene Fahrstraße auf Meilen hinaus, und jenseits dieser Promenade befinden sich die Badehäuser mit den Toilettekammern. Hinter diesen ziehen sich weite Rasenplätze mit hübschen Blumenanlagen landeinwärts, und inmitten derselben erheben sich die großen vortrefflichen Hotels, die „Congreß Hall“, das „New Columbia“ und das „Stockton Hotel“, alle umgeben von einer großen Zahl von „Villen“ und „Cottages“ mit hübschen schattenreichen Gärten. Jedes Hotel hat sein eigenes Badehaus, und da sich der Einfluß von Ebbe und Fluth an den Küsten Amerikas nicht so bemerkbar macht, wie in Trouville oder Ostende, sind hier die kleinen europäischen Badekarren unbekannt. Wohl giebt es hierfür noch eine andere Ursache: Selbst wenn die Ebbe hier noch bedeutender wäre, als in Ostende, die amerikanischen Damen würden sich doch nicht in Badekarren einhausen und so den Blicken ihrer Bewunderer so rasch entziehen lassen. Im Gegentheil, sie bewegen sich in ihren kleidsamen Badecostümen mit so viel Eleganz und Sicherheit auf dem Küstensande, wie Balletmädchen auf dem Parquetboden; ja, mir kam es immer vor, als fänden sie großen Gefallen daran, keck und sicher, dabei aber immer sehr graziös, den langen Lästerweg durch die Menge von Bewunderern nach ihren Badehäusern jenseits der Pro-

menade zurückzulegen. Nicht alle thun dies, aber diejenigen, welche so kokett und mit einer gewissen Schüchternheits-Liebäugelei einherstolziren, die schönen Arme in die bei jedem Schritt schwankenden Hüften gestemmt und sich so ohne Weiteres bewundern lassen, haben gewiß alle Ursache hierzu.

In neuerer Zeit haben glücklicher Weise auch die Badecostüme der Amerikanerinnen einen hübscheren, pikanteren Zuschnitt bekommen, und ich wäre beinahe geneigt, sie schönen Damen an Stelle der in Ostende oder Trouville gebräuchlichen anzuempfehlen. Ein knapp sitzendes, gewöhnlich dunkelblaues Leibchen mit kurzen Aermeln reicht bis über die Hüften. Die Beine stecken in stramm anliegenden dunkelblauen Tricots, die bis nahe an die Kniee reichen. Füße und Waden stecken in schwarzen, eng anliegenden Strümpfen, die oberhalb der Kniee festgehalten werden. Um der Taille die denkbar schönsten Linien zu geben, tragen die Damen Mieder (was sie indessen gewöhnlich bestreiten, so lange, bis sie auf frischer That ertappt werden). Dazu kommt ein ebenfalls dunkelblaues Röckchen, das die Hüften bekleidet, und bis einige Zoll oberhalb der Kniee reicht. Um den Leib wird gewöhnlich ein hochgelber oder rother fest anliegender Gurt getragen, und das Haar ist kokett in ein Seidentuch von gleicher Farbe gebunden. So gekleidet, sehen die Amerikanerinnen im Seebade etwa aus wie Balletmädchen in dunkelblauem Balletcostüme, mit Fortlassung der Unterröcke. Auf die Beigabe einer Illustration muß leider an dieser Stelle verzichtet werden, obschon es an photographischen Vorlagen von see-

badenden Amerikanerinnen durchaus nicht gebricht. Nicht etwa, als ob die Najaden von Cape May, diese den Meereswogen entsteigenden Venus-Escadronen, im Geheimen mit einem Augenblicks-Apparat photographirt würden. Mit nichten. Die betreffenden Damen thun dies mit großer Vorliebe aus eigenem Antriebe. Fast neben jedem der großen Badehäuser ist ein Photographen-Atelier eingerichtet und die badenden Damen, allerdings nur die jungen und schönen, lassen sich gewöhnlich eine Anzahl Photographien im Badecostüme herstellen, die sie dann an intimere Bekannte und bevorzugte Bewunderer vertheilen.

Auf einen männlichen Begleiter im Seebade halten die Amerikanerinnen unendlich viel. Er führt sie in das Wasser, er wiegt sie auf seinen Armen, er lehrt ihnen das Schwimmen und macht sich im Allgemeinen nützlich. Bei der großen Freiheit und Ungezwungenheit in amerikanischen Bädern sind die Herren den Damen bald vorgestellt, die ganze lustige Gesellschaft kennt sich und es ist also den Damen nicht schwer, sich unter den Herren täglich, wenn sie Lust haben, einen anderen Begleiter auszuwählen oder sich für das Bad ebenso einladen zu lassen, wie etwa für das Theater oder den Ball. Die englische Seebaderegel „Three Dips and then out“ ist in Amerika unbekannt. Man bleibt stundenlang im Badecostüme, plätschert einige Minuten im Wasser umher, läßt sich die Kehrseite von den Wogen der Brandung küssen, wälzt sich im Sande und springt abermals in's Wasser. So vergeht der Vormittag. Die Stunde vor dem Diner wird für die

Toilette benützt und in den Nachmittagsstunden geht der Sport wieder los. Einige Pärchen thun sich zusammen, miethen einen Gesellschaftswagen, der sie nach Rouse's Point oder einer anderen Meeresbucht bringt, besteigen dort ein Segelboot und fahren auf der See spazieren oder lassen sich vom Aeolus landeinwärts führen, wo sie Krebse und Krabben fischen. Aber auch größeres, gefährlicheres Wild wird hier mitunter gefangen. Die Umgebung von Cape May wimmelt von Haifischen, eine Thatsache, die mir in den ersten Tagen meines Aufenthaltes nicht bekannt war, sonst hätte ich mich gewiß nicht verleiten lassen, so weit in die See hinauszuschwimmen.

Einige Tage nach meiner Ankunft hörte ich, während meiner Promenade auf dem hübschen etwa dreihundert Schritt in's Meer reichenden „Pier", meinen Namen rufen. Freund T., ein fingerstarkes Angeltau in den Händen zerrend, ersuchte mich, rasch zu Hülfe zu kommen. „Wahrscheinlich sitzt wieder ein Haifisch am Haken," war die überraschende Meldung. „Ich kann die Bestie nicht emporziehen. Helfen Sie mir! Ziehen wir das Thier den Pier entlang nach dem Strand!" — Es bedurfte aller unserer Kräfte, das Tau festzuhalten. Zwei andere Bekannte eilten hinzu, und als wir „viribus unitis" die Bestie an's Land gezogen hatten, fanden wir zu unserer Ueberraschung einen zehn Fuß langen grauen Hai, der mit furchtbarer Gewalt umherschlug und sich den fingerdicken Angelhaken immer tiefer in die Kiemen biß. Der Haken saß an einer etwa sechs Fuß langen Kette und dann erst kam das Seil, um das

Losbeißen zu verhindern. — An demselben Tage fing T. noch fünf andere kleinere dieser grauenhaften häßlichen Thiere. — Auf dem Cape May Pier schien sich seit diesem glücklichen Tage der Haifischfang zum täglichen Sport heranzubilden und täglich wurde auch mindestens ein Hai geangelt — eine entsetzliche Thatsache, wenn ich daran denke, daß Tausende hier täglich Seebäder nehmen. Allerdings kommen diese Raubthiere nur äußerst selten dem Badestrand nahe genug, aber mit dem Hinausschwimmen in die See war es von diesem Tage aus.

Wie sich doch die gleiche Sache im menschlichen Leben wiederholt. Hier oben auf dem Pier Angler, die schmackhafte, zarte Seefische fangen wollen und einen Haifisch erwischen. Unterhalb des Pier ebenfalls Angler, die auf der Brautschau begriffen, möglicher Weise ein Weibchen fischen wollen und denen nur gar zu häufig das gleiche Malheur passirt! — Für das Souper wird große Toilette gemacht, denn in Cape May ist jeden Abend Ball. Jedes der drei großen leitenden Hotels hat seine eigene Musikcapelle, aus dreißig oder noch mehr Musikern bestehend, die jeden Morgen und Nachmittag auf den weiten, gedeckten Hotel-Piazzas concertiren und Abends in den großen Ballsälen Tanzmusik spielen. Die prächtigen Frauengestalten, die sich am Vormittag in so reizender Naivetät auf dem Badestrand zeigen, glänzen dann in reichen Abendtoiletten, und derselbe Partner, in dessen Armen sie sich am Vormittag im Wasser gewiegt, hält sie vielleicht auch am Abend umfangen, um nach den Klängen moderner

Walzer über den glatten Parquetboden zu fliegen. Aber die wenigsten Europäer können hier mitthun, denn die amerikanischen Tänze sind von jenen des europäischen Continents grundverschieden, und wer sich in Gesellschaft einer reizenden Georgierin auf das Parquet wagen würde, dem könnte es leicht ähnlich ergehen, wie Meister Langohr auf gefrornem Wasser. Also lieber hübsch sitzen geblieben. Das passirt ja den Damen zuweilen auch.

Narragansett Pier.

Unter den amerikanischen Seebädern ist Narragansett Pier unzweifelhaft das tollste, ausgelassenste und in mancher Hinsicht auch fashionableste. Wer die Eigenheiten und Absonderlichkeiten der sogenannten „Fashionables" der amerikanischen Gesellschaft in ihren kühnsten Formen kennen lernen will, der muß Narragansett oder, wie der Badeort kurzweg heißt, „the pier", besuchen. In den anderen Bädern sind die Grenzen zwischen der eleganten Welt und der Demimonde ziemlich scharf gezogen, ohne Grenzpfahl, ohne Meilensteine, jedoch mit einem ganz dünnen, fast unsichtbaren und dabei doch dehnbaren Gummifaden. Im Gedränge der Hochsaison wird wohl mitunter eine oder die andere Dame der Gesellschaft gegen diese Gummischnur gedrückt. Sie giebt nach, die Dame tritt aus Versehen in das Gebiet „dieser Damen", aber dabei bleibt sie doch diesseits der Gummischnur.

In Narragansett war in den letzten Jahren der Andrang der „Fashionables“ gegen die dehnbare Grenze der Halbwelt so groß, daß die dünne, schwache, ach! gar so schwache Schnur immer mehr nachgab, bis sie endlich riß. Damit waren die Grenzen zwischen den beiden großen Reichen von „Vanity fair“ verwischt, verloren und da bisher keinerlei Versuche gemacht wurden, diese Grenzen wieder herzustellen, so wurde eine Art „neutrales Gebiet“ eingerichtet, etwa wie jenes zwischen Rußland und England in Asien. Auf diesem neutralen Gebiet bewegt sich ein Theil der Gesellschaft von Narragansett Pier.

Wo Narragansett liegt? Auf dem Wege von New-York nach Boston, zwischen den Staaten Connecticut und Massachusetts schneidet etwa an der Nordspitze der großen langgestreckten Insel Long Island eine Meeresbucht tief in's Land ein. In dieser Bucht liegen einige Inseln, Conanicut, Rhode, Prudence ꝛc., und diese Inseln im Verein mit den Küsten der Narragansett-Bucht bilden den Staat Rhode Island, den kleinsten Nordamerikas, an Ausdehnung wie an Einwohnerzahl zwischen Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar rangirend. Auf der Insel Rhode Island liegt das vornehmste und theuerste der amerikanischen Badeorte, nämlich Newport, und auf dem Festlande, Newport gegenüber, nur einige Seemeilen davon entfernt, liegt Narragansett. Wie der Fremde beim Besuche des Faubourg St. Germain nicht unterläßt, auch Bouillet einen Besuch abzustatten, und von dem Cancan der leichtgeschürzten Grisetten — ach, wo sind sie heute? — möglicherweise viel mehr gefesselt

wird, als von den steifen, zugeknöpften Salons der Haute volée, so geht es auch dem Touristen in der Narragansett-Bai. Auf dem Wege nach Newport, dem Sitz der amerikanischen Haute d'argent, bleibt er in Narragansett Pier liegen, und wahrhaftig, er befindet sich besser dabei.

Als ich vor einigen Jahren an einem kühlen, feuchten, frostigen Morgen dort die Station verließ, um mich nach einem Hotel umzusehen, schien mir Narragansett kein begehrenswerther Aufenthalt. Sieht denn etwa eine der Damen, von denen ich eben gesprochen, schön aus, wenn sie Morgens mit zerzaustem Haar, in keineswegs reizendem Negligé, sich über der Straße die Milch für den Frühstückskaffee holt? Und doch ist sie möglicherweise am Abend die entzückendste Schönheit bei Bouillet. Gas und elektrisches Licht heben ihre Vorzüge heraus, gerade wie hier in Narragansett die langen Reihen verschlossener, schlaftrunkener Hotels des Tages, des Sonnenglanzes bedürfen. Eine Reihe großer, stattlicher Hotels am Meere, jedes inmitten weiter, wohlgepflegter Rasenflächen, die sich bis dicht an den steinigen Meeresstrand hinziehen, und von ihm nur durch eine Fahrstraße getrennt werden, auf welcher mein Wagen langsam daherrollt. Vor jedem Hotel ist ein Stück Rasen mit weißen Kalklinien für das in Amerika unvermeidliche Lawn-tennis abgezeichnet. Fünf, sechs stattliche Hotels stehen hier in einer Reihe, dann nähert sich mein Wagen einer alten mitteldeutschen Ritterburg, einem Stückchen Rothenburg, von der Tauber nach Narragansett verpflanzt: mit steinernen

Thürmen und hohen Giebeldächern und zahllosen Dachluken darin, und einem Uhrthurm, in welchem ein Glockenspiel eben neun Uhr schlägt. Ein weiter steinerner Bogen überspannt die Fahrstraße, und jenseits an der Meerseite noch zwei steinerne Wachtthürme. Ich fahre durch den Thorbogen und befinde mich in Elsa von Brabant's Schloß im zweiten Act von „Lohengrin" — ein weiter Hof mit Galerien und Treppen. Aber dort, wo Elsa und Ortrude ihr reizendes Duett „Es gi—i—i—iebt ein Glück" zu singen pflegen, sind auf grünem Rasen zahlreiche kleine Tischchen mit Stühlen aufgestellt, auf denen einige Dutzend Kellner schläfrig herumlungern, ein Bild des Prater-Kaffeehauses am frühen Nachmittag. Diese Ritterburg ist das Casino von Narragansett — sein Kursaal, mit vortrefflichem Restaurant, Tanz- und Concertsälen, Lese- und Billardzimmern, ganz nach dem Muster von Ostende oder Trouville. Die weiten Räumlichkeiten stehen leer, es ist erst neun Uhr, viel zu früh für die Müßiggänger des Badeortes.

Während ich hier unentschlossen, wo mein Hauptquartier aufzuschlagen, mein Frühstück einnehme (und es schmeckt in der kalten feuchten Luft vortrefflich), treten ein paar alte New-Yorker Freunde ein. Halloh! v. H. W.! Hurrah! Einige Erklärungen, einiges Hin- und Herreden, und ich bin für dreißig Dollars die Woche im Mathewson Hotel einquartirt. Dreißig Dollars per Woche ist der gewöhnliche Preis für Zimmer und Pension in ersten Hotels der fashionablen amerikanischen Seebäder, wie man sieht, eigentlich nicht so viel, als

man in den Karawansereien zu Ostende oder Scheveningen für ein Zimmer mit der Aussicht auf die See allein bezahlen muß. Hier in Amerika sind jedoch in diesen Preis alle Mahlzeiten à discretion, Bedienung, Gas und eine Menge anderer Wohlthaten eingeschlossen, von denen man sich in europäischen Badehotels noch nichts träumen läßt. Ja sogar der Wein, vom feinsten Champagner bis zum gemeinen Commiß-Claret wird hier von den freigebigen Hotelwirthen mit der größten Liberalität gratis den Gästen zu trinken gegeben. Indessen möchte ich meinen Nachfolgern aus Europa nicht rathen, zu sehr im Genuß dieses Gratis-Champagners zu schwelgen. Die Sache hat ihre Schattenseite. Wie Iowa oder Kansas, so ist auch der Staat Rhode Island ein Temperenzstaat, d. h. es ist gesetzlich bei Strafe verboten, Wein und andere geistige Getränke innerhalb der Staatsgrenzen zu brauen oder zu verschänken, außer es wird ein gewisses Quantum zu Gesundheitszwecken von einem Arzte verschrieben. Gegen Erlag eines solchen Receptes dürfen die Apotheker dem betreffenden Patienten Wein oder Whisky verabfolgen. Warum die Apotheker? wird man fragen. Weil in den Temperenzstaaten dieser großen neuen Welt keine Schanklocale, Weingärten, Bier- und Schnapsläden bestehen dürfen. Dieses Temperenzgesetz hätte natürlicherweise die ganze lustige Gesellschaft aus Newport und Narragansett vertrieben, und so entsann man sich denn im Staatsrathe von Rhode Island der alten Wahrheit, daß Gesetze eigentlich doch nur gemacht werden, um sie zu umgehen. Mit wahrem Macchiavellismus sprach man sich dahin

aus, daß die Gesetze wohl das „Verschänken“, nicht aber das „Verschenken“ geistiger Getränke verbieten. Und so schenken denn die Hotelwirthe der zwei Badeorte freigebigst den Wein, und kommt es zum Bezahlen der Hotelrechnung, so leistet der Gast dem Wirthe ein Gegengeschenk von X Dollars und X Cents. So erklärt es sich, daß in dem Temperenzstaate Rhode Island vielleicht mehr gezecht und gesff—chlürft wird, als in — ? —

Während ich meine Bade-, Lawn-tennis- und Soiréekleider auspacken lasse, klärt sich der Himmel, der Nebel verschwindet, und von meinen Fenstern bietet sich mir das entzückendste Bild dar, das ich längs der atlantischen Seeküste Amerikas, von Florida bis nach Neufundland hinauf gesehen habe. In weitem Bogen ziehen sich die flachen, sandigen Küsten dahin, eine köstliche tiefblaue Meeresbucht umfassend, aus welcher, einige Seemeilen von Narragansett entfernt, die Schwesterinseln Conanicut und Rhode Island auftauchen. Aus dem dichten dunklen Grün der letztgenannten Insel ragen die Thürme und Hausdächer von Newport herüber. Auf der weiten blauen Fläche unzähliche Yachten, Schooner, Vergnügungsdampfer und Fischerboote mit weißen, im Sonnenlichte leuchtenden Segeln. Nirgends sah ich bisher auf verhältnißmäßig so beschränktem Raume so viele Fahrzeuge vereinigt. Ich zählte an einem Tage hundertundsechzig Segelschiffe!

Auf der Landseite von Narragansett ist Alles mit freundlichen Gärten, dunkelgrünen Gehölzen und zahllosen Villen bedeckt, welche sich längs der sanften An-

höhen des Tower Hill hinanziehen und nur von kleinen Landseen und Flüssen unterbrochen werden. Wahrhaftig, man könnte diesen reizenden Aufenthaltsort für den schönsten der atlantischen Küste Amerikas erklären, aber man sagt mir, Bar Harbour im Staate Maine wäre noch schöner. Das mag sein, mir genügt Narragansett indessen vollkommen.

Es ist Mittag geworden und zahlreiche Badegäste strömen an meinen Fenstern vorbei nach dem Badestrande, den ich noch gar nicht gesehen habe. Der Weg dahin führt durch das Thor der Casinoburg, an dem stattlichen Mac Sparren-Hotel vorüber in ein enges, schmutziges Gäßchen, zu beiden Seiten mit ärmlichen Holzhütten und den gewöhnlichen Kaufläden der Seebäder besetzt — in den Schaufenstern dieselben Muscheln, Strohhüte, Sandalen, Badeschwämme, Kinderspielzeuge wie in Europa — derselbe deutsche beturbante Türken-Michel, der seine Rosen von Jericho, seine Rosenkränze und Schachtelwerk aus Rosenholz, seine Teppiche und türkischen Pfeifen feilbietet — nicht aber verkauft! Beileibe nicht. Diese Kerle sind mir stets ein blaues Wunder geblieben. Sie sind in der ganzen Welt zerstreut, bei jeder Ausstellung, in jeder Großstadt, jedem Badeorte, in der Rue Rivoli, Coin de la Rue des Pyramides, geradeso wie in Ostende, Rue de l'Eglise, Coin de la Digue, zu finden. Hat schon Jemand bei ihnen etwas kaufen gesehen? Während meines dreiwöchentlichen Aufenthaltes hier sah ich niemals auch nur den Schatten eines Käufers. Der gute Türke saugte den ganzen lieben langen Tag lang an seiner Cigarette.

Ich sah ihn niemals essen, niemals arbeiten. Wovon leben diese Leute?

Aber hier vor mir ist der Badestrand, der den „Newcomer“ wahrscheinlich sehr enttäuschen wird. Eine Reihe von Bretterbuden mit weit über die Fronten hinwegreichenden Schutzdächern enthalten die An- und Auskleide-Kämmerchen. Davor eine Unzahl von Zelten in allen Farben und Formen, in welchen die Neugierigen Schutz vor der Sonne suchen. Zwischen diesen Zelten müssen sich die Badenden zum Strande durchwinden. Wo sollen sie Schutz gegen die Blicke der Zudringlichen finden? Um die Wahrheit zu sagen, viele suchen einen solchen Schutz überhaupt nicht. Keck, stramm, wie Husarenwachtmeister marschiren die Damen Narragansetts in ihren koketten Badecostümen nach dem Meere. In dieser Stattlichkeit haben sie wahrhaftig gar keinen Grund, schüchtern zu sein. Alles Täuschung? Alles Kunst? Wer kann es sagen? Genug, sie sehen reizend, pikant, kokett aus, als wären sie Figurantinnen in einer Operette und nicht Damen der vornehmen Welt Amerikas. Ob Kunst oder Natur, kann ja doch nur einen Menschen, nämlich den Auserwählten ihres Herzens interessiren und wird der sie wohl verrathen? Ueberdies ist ja der Geschmack sehr verschieden. Der Eine schwärmt für Natur, der Andere für Kunst, die Damen Narragansetts aber schwärmen anscheinend für Beides. Wenige von ihnen wagen sich beispielsweise ohne Corset in's Wasser und sie haben recht. Es ist doch gewiß viel anständiger, ein Corset zu tragen, wenn man umarmt wird und sei es auch nur Neptun, der dies besorgt.

Wie in Cape May, so bleibt man auch hier gerne stundenlang im Wasser. Unter den Amerikanerinnen giebt es bedeutend mehr Schwimmkundige, als unter unseren europäischen Damen. Mit wahrer Lust wird hier geschwommen, getaucht, geduckt. Ist man ermüdet, so ruht man sich auf dem Trockenen aus, oder begiebt sich zu seinen Bekannten in die Zelte. Wenigen unter den Damen scheint es auch nur in den Sinn zu kommen, daß man in solchem Deshabillé eigentlich in die Badekabine und nicht in die Gesellschaft gehört. Ja mehr noch — man unterhält sich über das Badecostüm dieser, über die hübsche Gestalt jener Dame, als wären die Herren, mit denen derlei Unterhaltungen geführt werden, gar nicht vorhanden.

Die Ungezwungenheit und ganz ausnehmende Freiheit, deren sich die Yankee-Damen auf dem Lande erfreuen, setzen sich eben auch im Wasser fort. Die Toilette thut hier nichts zur Sache. In Amerika ist es gebräuchlich, daß die Damen die ihnen bekannten Herren auf der Straße wie in der Gesellschaft zuerst grüßen. Nun wäre ein unter europäischen Verhältnissen aufgewachsener Tourist geneigt, zu glauben, die Damen würden in ihrem eigenthümlichen Negligé im Seebade von diesem Privilegium Gebrauch machen, und sich beim Nähern von ihnen bekannten Herren im Schwimmcostüm einfach abwenden. Damit wäre jede Begegnung, jede Conversation einfach ausgeschlossen. Aber das reine Gegentheil ist der Fall. Mit der rührendsten Naivetät winken und nicken und rufen sie den in Schwimmtricots nach dem Bade eilenden Herren ihres Bekanntenkreises zu, als befänden sie

sich in der präsentabelsten Toilette bei der Curmusik. Dabei zeigen sie ein so frisches und unschuldvolles Lächeln, wie ein Kindchen in der Badewanne, das seiner Amme zulächelt. Man kommt wahrhaftig aus dem Staunen nicht heraus. Ist es in der That Naivetät? Oder ist es Raffinirtheit, auf die äußerste Spitze getrieben?

Nach dem Bade pflegen die jüngeren Damen, begleitet von ihren Bewunderern des stärkeren Geschlechts, im triefenden Badecostüme auf dem Strande auf- und abzulaufen, um das Blut wieder in Circulation zu bringen. Schließlich lösen sie vielleicht noch ihre Haarflechten los, um sie von ihren Bewunderern sorgfältig abtrocknen zu lassen! Nach beendigter Toilette begiebt sich die ganze Badewelt nach dem Casino, um dort Erfrischungen einzunehmen und der Curmusik zu lauschen. Diese Stunde von 1 bis 2 Uhr Nachmittags, vor dem Diner, ist die Zeit des großen Corso von Narragansett. Die Besitzer der zahlreichen Landhäuser in der Umgebung kommen in hübschen Equipagen angefahren, oder, von ihren Damen begleitet, hoch zu Roß. Von dem nahen Newport dampfen oder segeln Privatyachten herüber, werfen ganz nahe am Badestrande ihre Anker aus, und senden in kleinen Booten ihre Passagiere an's Land. Der weite Casinoplatz bietet dann ein fröhliches animirtes Bild. Dank der ungemein leichten Einführung kennt sich alle Welt, man geht von Tisch zu Tisch, besucht seine Freunde, begrüßt seine Nachbarn. Aber den Europäer berührt es doch eigenthümlich, daß die Familien bei solchen Gelegenheiten nicht beisammen bleiben. Papa und Mama sind vielleicht nach ihrem Hotel zurückgekehrt, während

die junge achtzehnjährige Miß die Einladung eines jungen Herrn angenommen hat, mit ihm allein im Casino zu diniren. An diesem Tischchen hier sitzt eine junge, bildhübsche unternehmende Miß ganz allein bei einem Gläschen Whisky, und man erzählt sich, sie hätte bei dem Restaurateur eine laufende Rechnung. Die junge Wittwe aus Baltimore, die oben im zärtlichen Tête à tête mit einem New-Yorker Millionär auf der Casinogalerie sitzt, hat eine eigene Villa gemiethet und empfängt nur Herrenbesuche. Aber sie gehört den besten Kreisen Baltimores an und Niemand würde es dort wagen, an ihrer Integrität zu zweifeln. Jenes junge Pärchen dort ist auf einer Yacht ganz allein von New-York auf Besuch herübergekommen. Ist es ein Ehepaar? frage ich. Gott bewahre! Also doch verlobt? — fällt ihnen gar nicht ein. An einem großen Tische in der Mitte des Speisesaales sitzen zehn junge Leutchen beim Diner, fünf junge Herrchen und ebenso viel kleine zierliche Misses zwischen fünfzehn und zwanzig Jahren. Schwestern oder Cousinen? Gar keine Idee. Töchter der Villenbesitzer, gar nicht bekannt miteinander. Wurden sich erst bei Tische gegenseitig vorgestellt. Der junge Herr da drüben, Mr. Brown, hat einfach seine Bekannten zu einem Diner geladen. Ja wo sind denn die Mütter, die Väter? Ist hier nicht nothwendig, sie mit einzuladen. Oben in den Billardsälen spielen einige hübsche Misses Carambol und Pyramides — ganz allein. Kühn und ungenirt führen sie den Billardstock.

Nachmittags ist allgemeine Spazierfahrt nach der ungemein reizvollen Umgebung von Narragansett. Die

jungen Herren fahren mit ihrem „Buggy" (leichten Wägelchen, die sie selbst lenken) bei den einzelnen Hotels vor; ihre „best girls", nette Misses in reizenden Toiletten, springen auf den Wagen und nehmen neben ihrem Galan Platz. Im scharfen Trab geht es nun nach Point Judith oder zum Tower Hill, oder nach dem schattigen Wäldchen der schönen Umgebung. Würde ein europäischer Vater sein Töchterchen auf diese Weise allein mit einem Anbeter davon fahren sehen, er würde Zeter und Mordio schreien, als erblicke er sie auf einem strammgespannten Seil über dem Niagara einhertanzen. Aber der amerikanische Vater weiß sehr wohl, daß sein Töchterchen an derlei Seiltänzerei schon von Jugend auf gewöhnt, und seiner Sache zu sicher ist, um in den tosenden Abgrund zu stürzen.

Nach dem Souper versammelt sich die fashionable Welt abermals im Casino, wo irgend eine Theater-Vorstellung, Concert oder Ball auf dem Programme steht. Aber je mehr man von den Festlichkeiten, den Vergnügungen dem tollen Leben und Treiben in Narragansett zu sehen bekommt, desto mehr kommt man zu der Ueberzeugung, daß die junge Mädchenwelt trotz all' der weitgehenden Freiheiten, trotz all des scheinbaren — was soll ich sagen? — Leichtsinnes sehr wohl Maß zu halten versteht. Sie geht sehr weit, aber zu weit kommt es bei diesen reizenden Geschöpfen doch nicht. Nicht die jungen unverheiratheten Damen sind es, welche diese Grenzen überschreiten, sondern viel eher jene, welche Hymen bereits geopfert haben, und so erinnern sich denn gar Viele, daß in Rhode Island Ehescheidungen

sehr leicht erreicht werden .... Doch, wer wollte sie erzählen, die Chronique scandaleuse von Narragansett Pier?!

Die Geisterseher von Anchora.

In einer Brüsseler aristokratischen Gesellschaft fand ich vor mehreren Jahren einen alten Russen, der ein begeisterter Anhänger des Spiritualismus war. Er erzählte uns die haarsträubendsten Beispiele von Geistererscheinungen, die er gesehen haben wollte, und als wir über die Echtheit dieser Erscheinungen lächelnd unsere Zweifel aussprachen, berief er sich entrüstet auf mehrere berühmte Geisterseher, darunter auch die Brüder Eddy in Amerika. „Ja," rief er aus, „wenn Sie die Erscheinungen der Brüder Eddy gesehen hätten, dann würden Sie meinen Erzählungen gewiß Glauben schenken!"

Da ich bald darauf nach Philadelphia, der bekannten Metropole der Geisterseherei kam, so erkundigte ich mich näher nach diesen werthen Brüdern, und erhielt als Antwort ein etwa 300 bis 400 Seiten umfassendes Buch, das — ich irre nicht — den Titel führte: „People of the other world" und einen Herrn Olcott zum Verfasser hatte. Dieses Buch ist von Olcott ausschließlich den Erscheinungen der Brüder Eddy, welche damals eine kleine Ansiedlung im Staate Vermont, Chittenden, bewohnten, gewidmet und schildert den Kampf der Eddy Brothers mit den Universitäten und wissen-

schaftlichen Gesellschaften Amerikas, sowie ihren endlichen Sieg, ferner die Erscheinungen, welche das Medium William Eddy im Schlafe hervorzaubern konnte. So enthielt das Buch unter Anderem die Schilderung eines Besuches der Brüder von Seiten einer vornehmen russischen Dame. Während der Sitzung, und nachdem der Dame schon mehrere Verwandte erschienen waren, verlangte dieselbe plötzlich den Geist ihres, im kaukasischen Kriege gefallenen, Gemahls zu sehen, und siehe da, nach wenigen Minuten erscheint die Gestalt ihres Gemahls im Leichengewande, das in jener Weise gefaltet war, wie es in Rußland Sitte ist. Diese Gestalt beantwortet ihr — in russischer Sprache — alle Fragen und nimmt zum Beweis ihrer Echtheit die Denkmünze des Krieges von der Brust, die sie der halb ohnmächtigen Frau in die Hände drückt. Der Hergang dieser Erscheinung wurde in dem Buche durch eine Anzahl Personen bestätigt, welche der Sitzung beigewohnt hatten.

Die Geschichte erregte mein Interesse in hohem Grade, so daß ich mich entschloß, die Eddy Brothers aufzusuchen und der Wahrheit auf die Spur zu kommen. Ich hatte in Erfahrung gebracht, daß die Brüder Eddy sich getrennt, und ihren bisherigen Wohnsitz in Chittenden aus weiter unten erörterten Gründen aufgegeben hätten, um sich etwa 30 Meilen von Philadelphia anzusiedeln. Dieser etwa von dreißig Menschen bewohnten Ansiedlung gaben sie den Namen „Anchora“, in Folge einer alten in der Nähe befindlichen Herberge, welche das Schild „Zum blauen Anker“ führte, gegenwärtig aber nicht mehr besteht.

Von Philadelphia aus erreichte ich die Station Anchora in anderthalb Stunden, als der einzige Passagier, welcher diese Bestimmung hatte. Eine kleine hölzerne Hütte, eine Bank und ein großer Aushau in dem Walde, durch welchen die Eisenbahn führt, das ist die ganze Station. Der Zug brauste weiter, und ich fand mich mit einem alten Manne allein, der sich an einem schlechten, mit einem lahmen Pferde bespannten Wagen etwas zu schaffen machte.

„Want to see Mr. Eddy?“ war seine erste Frage, als er mich erblickte. „I am the man, to take you there“, und damit wies er mir einen Sitz in dem Wagen an. Ein Peitschenhieb, und wir fuhren auf schlechtem, sandigen Wege durch den Wald gegen Süden. Ich wollte zuerst in einem Hotel absteigen, wenn es ein solches gäbe, und erkundigte mich darnach bei dem Kutscher, der mich in das einzige, einem Mr. Fowler gehörige, Gasthaus zu führen versprach.

Der gute Mann zeigte sich gesprächiger, als ich erwartete, doch war sein ganzes Trachten, wie ich merkte, darauf abgesehen, meine Nationalität und den Zweck meines Kommens auszuforschen. Da ich befürchtete, daß die Leute des Ortes zu der Clique der Brüder Eddy gehörten, und diesen schon zuvor Nachricht von mir geben könnten, so wich ich allen Fragen aus und brachte dagegen in Erfahrung, daß sämmtliche Einwohner der kleinen Ansiedlung aus Vermont kamen, also jenem Staate, wo Eddy früher gehaust hatte. Auch der Umstand fiel mir auf, daß sich Alle an einer Stelle angesiedelt hatten, die vollkommen uncultivirt

war, und deren Boden sich zur Hervorbringung guter Feldfrüchte gänzlich ungenügend erwies. Da übrigens der Ort selbst etwa drei engl. Meilen von der Eisenbahn entfernt liegt, so zog ich den Schluß, daß die „Settler" von Anchora mit Absicht jedes weitere Hinzukommen von Ansiedlern verhindern wollten. Alle Bewohner von Anchora sind, wie mir der Kutscher erzählte, „Spiritualisten", deren Zahl in Amerika sehr bedeutend wäre. Das letztere war mir bekannt, denn der Geisterspuk zählt in der Mucker- und Quäkerstadt Philadelphia allein über 30 000 Anhänger, die nicht weniger als 300 Clubs und geheime Gesellschaften gebildet haben. Auch die Zahl der Besucher und Verehrer Eddy's sei stark, und es kämen täglich Personen, zumeist Frauen, um durch das Medium William Eddy mit ihren verstorbenen Verwandten in directen Verkehr zu treten.

Nach halbstündiger Fahrt hatten wir das Hotel „Fowler" erreicht. Ich war der einzige Gast im Hause und bekam ein vortreffliches Zimmer. Vor dem Souper hatte ich Gelegenheit, mich ein wenig in den Zimmern umzusehen. Im Parlor fand ich einige spiritualistische Werke und Brochüren, unter Anderen auch das vorhin erwähnte Werk Olcott's mit einem Zettel auf dem Titelblatte, welches die ominösen Worte enthielt: „With the Compliments of the Author". Sollte das ganze Buch nur ein Machwerk, eine Reclame von Seiten Eddy's sein? Vederemo, dachte ich, und enthielt mich vorläufig jeder Aeußerung dem Hotelwirthe gegenüber, der mit seinem Schwiegersohn und seinen Töchtern ebenfalls im Parlor anwesend war.

Das Abendbrod war ebenso einfach, wie die Leute, die es servirten. Aus den Gesichtern und dem Benehmen des Hotelwirths und seiner Familie, war nichts Besonderes wahrzunehmen, das Verdacht einflößen konnte. Unser Gespräch drehte sich zunächst um Spiritualismus, und als ich den Hotelwirth fragte, ob ich heute bei Eddy viele Erscheinungen zu sehen bekäme, meinte er, dies hänge nicht von der Anzahl der Gäste, sondern vom Wetter ab, da bei bewölktem Himmel die Geister nicht die Kraft hätten, die Wolken zu durchbrechen.

Ich erwiderte nichts, sondern begab mich auf den Weg zu dem etwa eine halbe Stunde entfernten Wohnhause Eddy's. Da ich heute der einzige Besucher war, so begleiteten mich Fowler und sein Schwiegersohn, und erzählten während des Weges von der Stärke und dem Ansehen Eddy's Wunderdinge.

Eddy's Farm, der wir uns endlich näherten, besteht aus einem einstöckigen hölzernen Wohnhaus mit mehreren kleinen Anbauten. Um das Haus sind Obstbäume und türkischer Weizen gepflanzt. Aus dem Innern des Hauses drang fröhliches Lachen und lautes Gespräch, das sofort verstummte, als wir erschienen. Ich wollte vor Beginn der „Vorstellung" das Haus in Augenschein nehmen, doch zwei große Hunde bewachten den Eingang zum Hofe. Ich konnte nur an der Hofseite des Hauses ein Fenster bemerken, zu welchem, wie zu einer Thür, mehrere Stufen hinaufführten. Diese Treppe gab mir später Aufklärung für gewisse Vorgänge, die mir anfänglich unbegreiflich schienen.

Endlich wurde uns der Eintritt in das Heiligthum

gestattet, wo es mir vergönnt sein sollte, die Gestalt meines verstorbenen Vaters, und aller Tanten und Onkel, die ich nur haben wollte, wiederzusehen. An der Thürschwelle empfing uns eine würdige Matrone, die sich E. P. Morrell nannte, und uns einlud, in dem Vorzimmer Platz zu nehmen. Hier war nichts von jenen Maskeraden, Todtenschädeln und dergleichen wahrzunehmen, wie es gewöhnlich in den Appartements amerikanischer Geisterbeschwörer der Fall zu sein pflegt. Ein Tisch mit einem eben begonnenen Fremdenbuch, einige Photographien des Mediums Wm. Eddy und Abbildungen von seinen Geistergestalten, das war Alles. Nach wenigen Minuten trat ein Mann ein, in dem ich meinen Kutscher von heute Nachmittag erkannte. Hier bekleidete er den Posten eines Orgelspielers und brachte eben die Meldung, daß die „Vorstellung" beginnen könne. Ich war gespannt. Mrs. Morrell öffnete eine Thür und ließ uns in ein großes, längliches Gemach treten, dessen Einrichtung ich für den Moment, der dort herrschenden Dunkelheit wegen, nicht wahrnehmen konnte. Im Hintergrunde befanden sich einige Holzbänke ohne Lehnen oder Polster, auf welchen wir Platz nehmen mußten. Zu uns gesellten sich noch zwei sonderbar aussehende Frauenzimmer mit schwarzem Haar und dunklem Teint, und zwei Männer, die gleichfalls Sitze auf den Bänken einnahmen.

Während der nun folgenden Pause hatte ich Gelegenheit, die Einrichtung des Zimmers, in dem wir uns befanden, zu betrachten. In der rechten, hinteren Ecke, uns im Rücken, brannte eine an die Wand gehängte

Lampe, deren ohnehin sehr spärliches Licht noch durch einen Papierüberzug gedämpft wurde. An der linken Wand, gerade vor den Zuschauerbänken, befand sich eine kleine Orgel, und außer ihr bildete nur noch ein in der linken vorderen Ecke stehender Tisch das ganze Meublement des niederen, kahlen Raumes. So wie dieser erschien, glich er nicht im Entferntesten jenen prachtvollen, luxuriös ausgestatteten Boudoirs, in denen Cagliostro oder die Lenormand ihre Spukgeschichten arrangirten. Nur eine Einrichtung machte das Zimmer etwas geheimnißvoll. In der uns gegenüberliegenden Zimmerwand befand sich gegen rechts ein Fenster, — dasselbe, zu welchem von außen die vorerwähnten Stufen führten, während der linke Theil dieser Wand von einem Verschlag eingenommen wurde, der etwa einen Meter weit in's Zimmer hineinreichte. Dieser Verschlag stand durch eine mit Teppichen verhängte Thüröffnung mit dem Zimmer in Verbindung.

Der Zutritt zu dem Cabinet wurde mir vorläufig verweigert, ich hatte erst später Gelegenheit, dessen Inneres zu untersuchen. Während ich mich in dem halb dunklen Raume zu orientiren suchte, unterhielten sich die anwesenden Mitglieder der „Spiritualistengemeinde" auf das Vortrefflichste mit einander. Es wurde gelacht, gescherzt und gesungen, und das bevorstehende Erscheinen der Geister ihrer Väter schien gar keinen Eindruck auf sie zu machen. Dies nahm auch mir jene ernsten Gefühle, die man in solchen Augenblicken zu empfinden pflegt, und ich machte mich blos auf einen einfachen Mummenschanz gefaßt. Nach einer kurzen

Pause trat auch Mrs. Morrell, die Leiterin des Ganzen ein, auf einem Stuhle derart Platz nehmend, daß der Schatten ihres Kopfes gerade auf die erwähnte Vorschlagthüre fiel. Das Licht der Lampe wurde auf ein Minimum reducirt, so daß man die Farben der Kleider kaum unterscheiden konnte, und mit einem Male wurde der Thürvorhang etwas bei Seite geschoben, doch nur, um im nächsten Augenblick wieder zuzufallen. Wie ich später wahrnahm, geschah dies vor jedesmaliger Erscheinung eines „Geistes". Da es nämlich in dem Cabinet sehr dunkel war, und die Geister beim An- und Auskleiden nichts wahrnehmen konnten, so diente das Aufheben des Vorhanges wahrscheinlich blos dazu, um zu sehen, ob ihre Toilette in Ordnung war.

Das Aufheben des Vorhanges war auch das Signal für das Verstummen der Musik, und nach einer abermaligen kurzen Pause ging der Vorhang wieder empor, und ließ eine hohe, in lange, weiße Gewänder gekleidete Gestalt mit indianischen Federschmuck in den Haaren erscheinen, welche, hoch aufgerichtet, vor der Thür stehen blieb. Die Gestalt unterschied sich durch Nichts von einem lebenden Menschen, denn selbst das Krachen der Knöchel bei den Bewegungen, und das Auftreten der nur mit Strümpfen bekleideten Füße war hörbar. Und als nun Mrs. Morrell fragte, ob es Santom sei, und die Figur durch schwaches Klopfen mit den Fingern an die Bretterwand die Bejahung andeutete, da waren für mich alle Illusionen geschwunden. Nun folgte eine kurze Conversation mit dem personificirten Geiste, die durch ein: „Good Evening, Santom, I hope you are quite well," von Seiten der Mrs.

Morrell eingeleitet wurde. Santom antwortete stets kurz mit einer hohlklingenden, monotonen Stimme, der man jedoch den unterdrückten Bierbaß deutlich anhören konnte. Nachdem die Figur einige Male im Zimmer auf- und abgeschritten, hob sie den Vorhang wieder empor und verschwand hinter der Thür.

Einige Minuten später, — während welcher unser guter Kutscher abermals heitere Melodien spielte, wahrscheinlich um das Geräusch des Ankleidens in dem Cabinet zu übertäuben, — erschien abermals eine, diesmal aber weibliche Gestalt, in ähnlicher weißer Tracht, wie der Indianer, jedoch ohne dunklen Ueberwurf. Beim Heraustreten hielt sie den Vorhang etwas zurück und deutete mit einer Handbewegung auf einen im Hintergrunde befindlichen Stuhl, auf welchem das schlafende Medium, William Eddy, sitzen sollte, den wir in der That früher in das Cabinet schreiten sahen. So viel ich jedoch bei dem schwachen Schein der Lampe erkennen konnte, war es nicht William Eddy, der auf dem Stuhle saß, sondern seine Kleider. Rock, Hosen und ein künstlicher Kopf waren so geschickt auf dem Stuhle arrangirt worden, daß es Leichtgläubige wohl täuschen konnte. Die „Dame blanche“, welche in der Thür stand, wollte also damit sagen: „Ich bin nicht etwa der verkleidete William Eddy, denn der sitzt dort auf dem Stuhl und schläft.“ Aber dieses Wegläugnen war vergebens, denn schon an den großen, braunen Händen und den plumpen, unweiblichen Bewegungen der Erscheinung konnte ich erkennen, daß unter dem zarten Gewande eine hartknochige, männliche Gestalt

stecken müsse. Die Gestalt wurde mir von Mrs. Morrell als der Geist einer „Mrs. Eaton“ bezeichnet, welche bei jeder Sitzung erscheine und mit den Anwesenden spräche. Auch diesmal knüpfte sie mit Mr. Fowler eine, mir jedoch unverständliche, Conversation an. Ihre Stimme hielt ich ihres eigenthümlichen hellen Klanges wegen, für eine verstellte Mannsstimme.

„Mrs. Eaton“ verschwand, wie sie gekommen, und es folgte, nach einem abermaligen, durch Musik und Gesang ausgefüllten Zwischenraum, eine andere Gestalt. Diesmal erschien sie mir selbst fremdartig, und wenn ich heute die Augen schließe, so kann ich mir die geisterhafte Figur lebhaft zurückrufen. Es war eine hohe Mannesgestalt, in schwarze Beinkleider und dunkle, kurze Jacke gekleidet, mit weißem Haar und kurzem, weißen Vollbarte. Sie erschien geräuschlos vor dem Vorhang und blieb, an die Thürpfosten gelehnt, regungslos stehen. Während der kurzen Pause des Stillschweigens flößte mir die hohe, etwas gebückte Greisenerscheinung mehr als Verwunderung ein, die jedoch bei der nun folgenden Conversation vollständig verschwand. Ich stieß die mir zur Seite sitzende Mrs. Morrell mit dem Ellenbogen, und frug sie leise: „Wem von uns erscheint diese Gestalt?“

„Sie sagt es nicht selbst,“ antwortete sie, wir müssen sie der Reihe nach fragen, und dabei frug sie den Geist: „For me?“

Die Gestalt antwortete durch ein leises Klopfen an der Thüre.

„Then you are my father?“ fuhr Mrs. Morrell fort.

„Ja," sagte die Gestalt. „Ich bin dein Vater, ich hoffe, Du unterhältst Dich gut."

„Ja," erwiderte Mrs. Morrell abermals mit der gleichgültigsten Stimme der Welt und ohne das geringste Zeichen von Erregung. „Ja, ich befinde mich wohl, aber wie geht es Dir, Vater?"

„Quite well, thank you," war die Antwort. Und nach einigen allgemeinen Phrasen verschwand die Gestalt wieder hinter dem Vorhange.

Die nächste Gestalt war die eines jungen Mädchens in derselben weißen Kleidung, jedoch diesmal mit verhülltem Gesichte. Frau Morrell fragte wieder:

„For me?"

Die Gestalt gab keine Antwort.

„Es ist für Sie," flüsterte mir hierauf Frau Morrell zu. „Fragen Sie einmal."

Ich richtete demnach dieselbe Frage laut an die Gestalt. Ein leises Klopfen mit den Knöcheln an der Thüre gab mir zu verstehen, daß ich Jemanden aus meiner Familie vor mir habe. „Wer bist Du denn?" fragte ich weiter.

Die Gestalt gab keine Antwort, dagegen belehrte mich Mrs. Morrell, daß ich selbst fragen müßte, ob sie meine Schwester, oder Cousine, oder sonst dergleichen sei.

„Ja," antwortete ich laut, „ich kann mich auf keine verblichene Verwandte erinnern, die in so jugendlichem Alter gestorben wäre. Ich habe wohl viele alte Tanten, aber keine junge Cousine oder Schwester," fügte ich lachend hinzu.

Mrs. Fowler schien dadurch gar nicht aus der Fassung zu gerathen, und meinte: „Ja, das ist Ihre Schwester, die jedoch leider mit Ihrer Mutter starb, bevor sie geboren wurde."

„Das ist kaum möglich," antwortete ich jetzt mit lautem Lachen, „denn meine Mutter ist ja noch am Leben!"

Dieser grobe Mißgriff schien meine sinnige Nachbarin doch etwas aus dem Geleise zu bringen. Sie schwieg, und die Gestalt verschwand. Da ich aber etwas von verstorbenen Tanten erwähnt hatte, so war das schlafende Medium so gütig, mir eine meiner Tanten in der Gestalt einer ebenfalls weißgekleideten, würdigen Matrone heraufzubeschwören, deren Kopf durch ein weißes Tuch verbunden war.

Ich fragte abermals: „Are you for me?"

Erneutes Klopfen. „Was ist es mit Deinem Kopf?" fragte ich, „bist Du etwa eines gewaltsamen Todes gestorben?" Die Gestalt, welche vermuthete, endlich das Richtige zu treffen, antwortete bejahend, und machte dabei eine Bewegung mit der Hand am Halse, als wollte sie sich das Nachtgewand zurechtziehen. Ich erhaschte diese Bewegung, und fragte: „Hat Dir etwa Jemand den Hals abgeschnitten?

„Ja, ja," nickte die Gestalt mit dem Kopfe, und fuhr dabei mit ihrer großen, braunen Männerhand am Halse einige Male auf und ab.

Das war mir genug. „Ich bedauere," erwiderte ich lachend, „aber ich hatte niemals eine Tante, der der Hals abgeschnitten worden ist," und damit sprang ich

auf, um der Gestalt den Schleier vom Gesichte zu reißen. Aber die Nebensitzenden ergriffen mich und drückten mich so lange auf meinen Stuhl zurück, bis meine Geistertante wieder in ihrem Cabinet verschwunden war.

Mir selbst erschien nun keine weitere Gestalt, denn das schlafende Medium schien zu fühlen, daß am Ende noch mehr „Enthüllungen“ von meiner Seite aus stattfinden könnten. Aber das Erscheinen von Gestalten fuhr fort, bis Jeder der Anwesenden befriedigt war. Die Letzteren, wie gesagt, sömmtlich spiritualistische Einwohner der Ansiedlung, und augenscheinlich mit Mrs. Morrell sehr befreundet, trugen nicht das mindeste Interesse oder auch nur die geringste Bewegung oder Ueberraschung zur Schau. Sie blieben gleichgültig, lachten und scherzten untereinander, und einige Male hörte ich die Bemerkung fallen: "Very good, today!" — als hätten sich die Geister aus dem Jenseits heute besonders artig und übernatürlich betragen.

Zum Schluß erschien der schon von früher bekannte Geist der „Mrs. Eaton“ nochmals und meinte, es wäre heute schon sehr spät, darum wünschte sie "very good night" und verschwand.

Ich fragte Mrs. Morrell, wie es komme, daß das schlafende Medium gerade blos so lange schlafe, bis jeder der anwesenden Personen Jemand erschienen wäre? Sie meinte, William Eddy, das Medium, werde durch sie so lange als nöthig im Schlafe gehalten. Das „Wie“ blieb sie natürlich schuldig, zu erklären. In diesem Moment hob sich der Vorhang an der Thür abermals,

und William Eddy erschien in derselben im nämlichen Anzuge, in dem er das Cabinet betreten hatte. Jedoch schien er mir über die Maßen dick zu sein. Ich hatte indeß nicht Zeit, ihn lange zu beobachten, denn er verschwand sofort in einer Seitenthüre. Damit war die Vorstellung zu Ende.

Ich sprang nun auf, und die Lampe von der Wand reißend, eilte ich dem Cabinet zu, um dessen Inneres zu erforschen. Es zeigte, außer einem Sessel, kein weiteres Einrichtungsstück, überdies schien es kaum größer zu sein, als ein kleines Ankleidekämmerchen, wie die in den Seebädern gebrauchten Badehäuschen zu sein pflegen. Die Luft war drückend und nach Schweiß riechend, wie ihn etwa große physische Anstrengungen hervorbringen können. In einer Ecke stand ein kleines metallenes Sprachrohr.

„Zu was ist dies?" fragte ich die mittlerweile hinzugetretene Mrs. Morrell.

„Oh durch dieses Rohr sprechen die Leute die „Spirits" an!"

„So, so," meinte ich, „die Geister gebrauchen ein Sprachrohr?"

Die Wände waren kahl und durchgehends gemauert so daß ich überzeugt war, daß hier kein Unterschleif stattfinden konnte. Aber an einer der Mauern sah ich einen langen, eisernen Kleiderrechen befestigt. „Hängen da die Geister ihre Kleider daran?" fragte ich.

„Nein," antwortete Mrs. Morrell, „der Rechen ist ganz unnöthig, wir müssen ihn abnehmen, sonst könnte man in ihm Verdächtiges vermuthen."

Da ich noch im Zweifel darüber war, ob die mir

erschienenen Geistergestalten mit dem Medium William Eddy identisch wären, oder ob er auch andere Personen zur Hülfe hatte, so untersuchte ich den Fußboden auf das Genaueste, da ja nur durch diesen das Hülfspersonal erscheinen konnte. Aber obgleich ich durch Klopfen herausbekam, daß der Boden hohl sei, so war doch nicht die geringste Spur einer Versenkung wahrzunehmen. Der Mörtel des Mauerwerks schloß vollkommen an den Fußboden an, und die langen Bretter, welche den Fußboden des Zimmers bekleideten, schienen auch durch das Cabinet bis an's Ende des Zimmers zu laufen. Nur ein, etwa 6 Zoll breites, Brett schien um 2 Fuß zu kurz zu sein, und in die dadurch entstandene Lücke war ein Brett fest eingefügt. Hier war es möglich, eine Versenkung herzustellen, deren Anschluß an den übrigen Fußboden gerade unterhalb des beiderseitigen Mauerwerks fiel, und so dem Auge des Beobachters entzogen blieb. Aber die Unversehrtheit des Mauerwerks und die ganze primitive Einrichtung des Hauses ließen diesen Gedanken sofort in mir ersticken, dagegen die Ueberzeugung auftauchen, daß William Eddy selbst die verschiedenen Personen darstelle, und die Kleidungsstücke, Masken u. s. w. aus der erwähnten kleinen Lücke von unten her bekäme. Die verschiedenen Größen der erscheinenden Personen konnte er durch Erheben auf den Fußspitzen oder durch Biegen der Knie leicht hervorbringen. Ich selbst bemerkte an dem Faltenwurf des Kleides des mir erschienenen jungen Mädchens, daß ihre Knie stark gebogen sein mußten. Beim Verlassen des sonderbaren Gemaches fand ich William Eddy vor, der

von den Mitbewohnern des Hauses als blöde geschildert wird, und dessen Bemühen auch dahin geht, blöde zu erscheinen. Dem aufmerksamen Beobachter entgeht jedoch nicht, daß Eddy ebenso bei gesundem Verstande ist, wie alle übrigen Spiritualisten, und daß man durch jenes Vorgeben nur die Geschicklichkeit Eddy's im Maskiren und Verstellen verbergen will. Sei dem, wie ihm wolle, Eddy ist ein „großer Künstler", und hätte ihn die Natur auch mit rhetorischem Talente begabt, so wäre er vielleicht ein zweiter Garrick geworden.

Weit entfernt von dem Aussehen der gewöhnlich schwachen und nervösen Personen, die als Medium benutzt werden, erschien mir William Eddy als ein robuster, dicker Bauer, mit aufgedunsenem Gesichte, dem man eher alles Andere, als einen magnetischen Schlaf zutrauen würde. Als ihn mein Hauswirth, Mr. Fowler, und die vorerwähnte Mrs. Morrell gewahrten, gratulirten sie Eddy mit den Worten:

„Very good, splendid performance, Mr. Eddy."

Wozu beglückwünschten sie ihn? Doch gewiß nicht zu seinem gesunden Schlaf.

Unbegreiflich erschien es mir, daß ich für die ganze Geistergeschichte nur einen Dollar zu zahlen hatte. Und dafür mußte doch auch das Reisegeld für die vielen Erscheinungen bezahlt werden, die vom Himmel durch die Wolken herniederstiegen, und die doch gewiß Retourbillete bekommen mußten!

Ich verabschiedete mich, und auf dem Rückweg stand es fest in mir: Entweder ist Olcott, der Verfasser des oben erwähnten Buches: „People of the other world",

ein armer, auf den Spiritualismus versessener Fanatiker, oder er ist das Medium Eddy's, um gegen seine Ueberzeugung für diesen berühmten Spiritualisten auf dem nicht mehr außergewöhnlichen Wege der Buchmacherei Reclame zu schlagen.

* * *

Capitän v. Hoven, einem Mitarbeiter des „Golos“, der Eddy gleichfalls besucht, und dieselben Beobachtungen gemacht hatte, verdanke ich seither auch die Aufklärung über das anfangs erwähnte Abenteuer jener russischen Dame. Als Capitän H. mit seiner Gemahlin in dem Geisterzimmer die Erscheinungen abwartete, und sich während dieser Zeit in russischer Sprache unterhielt, mischte sich plötzlich der schon früher erwähnte Clavierspieler in's Gespräch, indem er ihnen einige russische Worte zurief. Erstaunt fragte ihn der Capitän, auf welche Weise er russisch gelernt hätte, und da erzählte er denn, daß er sich fünfzehn Jahre in Rußland, von St. Petersburg bis zum Kaukasus, herumgetrieben, und dort die Sprache erlernt hätte. Dies war genug. Nun konnte man sich erklären, wie die Gestalt des verstorbenen Kriegers dessen Gemahlin erscheinen und mit ihr russisch conversiren konnte. Auch die russische Denkmünze findet darin ihre Erklärung.

Wie ich übrigens noch aus anderer Quelle erfahre, ist die russische Dame, welcher dieses Abenteuer passirte, mit dem Verfasser des in Rede stehenden Buches, Mr. Olcott, noch heute enge verbunden.

Ein Camp Meeting schwarzer Methodisten.

Die Methodistenkirche erfreut sich in Amerika eines bedeutenden Anhangs, der noch in stetem, ungewöhnlich raschem Wachsthum begriffen ist. Die Gesetze dieser in England von Wesley gegründeten Religionssecte schreiben es nämlich vor, daß jeder, der sich vom heiligen Geist dazu „inspirirt“ fühlt und das Verlangen hat, Methodistenpriester zu werden, zuerst zwei Jahre lang im ganzen Land als Prediger umherreisen und gleichsam Missionsdienste leisten muß. Gelegentlich der alljährlich stattfindenden Priesterversammlungen wird ihm dann die Priesterwürde verliehen, und nach einer abermaligen Wanderung von zwei Jahren erhält er die Würde eines Aeltesten. Auf diesen Missionsreisen nun sind die Priester bestrebt, Anhänger für ihren Glauben zu werben und gleichzeitig auch durch Sammlungen ihren bedeutenden Kirchenschatz zu vermehren, dessen Zinsen den hülfsbedürftigen Priestern und ihren Familien, dann den Methodistenschulen und -kirchen in den Vereinigten Staaten zugewendet werden.

Die Methodistenkirche hat unter ihren Gläubigen wiederum mehrere Secten aufzuweisen, zu denen auch die sogenannten tanzenden Methodisten gehören, die besonders unter der Negerbevölkerung der Staaten Pennsilvanien, Maryland und Delaware zahlreiche Anhänger haben. Wie von den Mitgliedern anderer Religionen, so werden auch von den Methodisten in den heißen Sommermonaten sogenannte Camp Meetings abgehalten, die sich großer Popularität erfreuen. Religionsübungen

bilden den Vorwand für zahlreiche vergnügungslustige Methodisten mit ihren Familien, mit Kind und Kegel für einige Tage in irgend einen nahen Wald zu ziehen, dort Hütten und Zelte zu bauen, und sich unter dem Deckmantel der Religion allerhand Vergnügungen von mitunter höchst zweifelhafter Natur hinzugeben. Weiße wie Schwarze veranstalten derlei Camp Meetings, aber jene der Neger sind wohl die für den fremden Besucher amusantesten. Früher wurden diese Versammlungen in freier Natur besonders durch den Mangel an Kirchen und durch das Verlangen der Gläubigen nach gemeinschaftlichen Andachtsübungen hervorgerufen und erfüllten auch ihren Zweck. Jetzt aber sind sie zu Festlichkeiten ausgeartet, denen man häufig genug den Namen Orgien beilegen könnte.

Während meines Aufenthaltes in Philadelphia hatte ich Gelegenheit, einem derartigen Camp Meeting der Schwarzen Methodisten beizuwohnen, das in der Nähe von Landsdale, einem kleinen Städtchens Pennsylvaniens, abgehalten wurde.

Als wir uns von Landsdale aus nach dem Wald begaben, in welchem die Versammlung stattfand, begegneten uns schon auf dem Wege dahin viele Negerburschen, die in der rosigsten Carnevallaune mit ihren Liebsten entweder auf hübschen Wägelchen nach der Stadt kutschirten oder zu Fuß einherschritten. Aus dem Wald ertönte vielstimmiger Gesang in fremden, eigenthümlichen Melodien. Wir beschleunigten unsere Schritte und waren bald an einer kleinen Waldwiese angelangt, auf der sich unsern Blicken ein fremdartiges, bewegtes

Bild darbot. Der ganze Raum war mit einer Einzäunung versehen, die nach Entrichtung eines geringen Geldbetrags überschritten werden durfte. Wir traten ein. Im Hintergrund, gerade vor uns, befand sich eine kleine Tribüne, auf der ein dicker, krausköpfiger alter Neger stand, in schwarzem Sonntagsanzuge mit einer großen weißen Cravatte, die ihm ein ungemein lächerliches Aussehen gab. In seiner Linken hielt er ein kleines schmutziges Buch, dem er augenscheinlich den Text zu seinem heisern fremdartigen Gesang entnahm; mit der Rechten schlug er hierzu den Takt für die Versammlung, die, etwa zweihundert Theilnehmer umfassend, um ihn herumtanzte und sich die Musik zu diesem Tanz selbst sang. Alle tanzten sie, Männer, Weiber und Kinder, Greise und junge Mädchen. Jeder tanzte oder vielmehr hüpfte für sich umher und schlug dabei mit den Händen und Füßen wie toll nach allen Richtungen aus. Des heißen Tags wegen hatten sie sich's so bequem als möglich gemacht. Die Männer hatten Röcke und Westen, das „zarte" Geschlecht gleichfalls alle überflüssigen Toilettenstücke abgelegt. Je länger sie tanzten und sangen, je mehr ihnen der Schweiß von der Stirne rann, desto toller wurden Gesang und Tanz. Arme und Beine flogen in die Höhe, sodaß man wirklich nicht wußte, ob man einer amerikanischen Aufführung des Cancan beiwohnte oder in ein Narrenhaus gerathen war. Rings um die Tanzenden waren Bänke aufgestellt, auf denen die Müden für kurze Augenblicke ausruhten, um sich alsdann von neuem in das Kampfgetümmel zu stürzen. Im weiten Um-

kreis umstanden städtische Besucher den Tanzplatz, hinter welchem man ein Lager von Zelten und Flugdächern bemerken konnte. Nach einer halben Stunde war die sonderbare Andachtsübung beendet, und die Theilnehmer an derselben begaben sich ganz ermattet in ihre Zelte, um für das Souper Toilette zu machen.

Folgen wir ihnen dahin. Da diese Camp-Meetings in der Regel zehn bis vierzehn Tage dauern, während welcher Zeit alle Theilnehmer an demselben im Lager wohnen, so werden von den Familien eigene Zelte errichtet, in denen sich außer dem Strohlager und einigem auf der Erde ausgebreiteten Bettzeug nichts befindet als etwa ein Waschbecken, ein Spiegel und im besten Fall ein Tisch und Stuhl. Sind junge Damen in der Familie, dann freilich ist die Ausstattung schon luxuriöser, denn der Aufwand an Toilette, den die schwarzhäutigen Schönen benöthigen, kann sich, was Quantität anbelangt, mit jenem unserer Modedamen recht wohl messen. Da ist nichts vergessen: einige grellfarbige leichte Kleider, Glacéhandschuhe, Puderbüchsen, um jungfräuliches Roth auf die kohlschwarzen Wangen zu zaubern, das höchst nothwendige Parfüm, Chignons, um die krause, pechschwarze Haarwolle mit langen seidenen Flechten zu bedecken — kurz alles, was in das Boudoir einer Afrikanerin gehört, die sich den Anforderungen der amerikanischen Civilisation nicht länger zu entziehen vermag. Die Zelte, deren hier etwa über ein halbes Hundert, in Gassen geordnet, aufgestellt waren, dienen ihren Bewohnern nur zum Schlafen und zur Toilette. Alles übrige wird unter freiem Himmel erledigt. Nun

giebt es unter den Theilnehmern des Meetings selbstverständlich auch Junggesellen und alleinstehende junge Damen. Auch für diese ist durch große Boardingzelte vorgesorgt, die nach dem Princip der amerikanischen Boardinghäuser geleitet werden. Es waren dies lange schmale Zelte von dreieckigem Profil, in deren Mitte ein Durchgang freigelassen ist, während die Räume zu beiden Seiten durch Leinwandvorhänge abgesperrt werden. Diese Räume nun sind wieder durch Vorhänge in mehrere Abtheilungen getheilt, die an einzelne Personen oder an Familien, die kein eigenes Zelt besitzen, vermiethet werden. Wie in Seebädern, so wird es auch hier mit der Trennung der Geschlechter nicht so genau genommen.

Während wir durch die kleine Zeltstadt wanderten, hatten wir Gelegenheit, das sonderbare, extravagante Treiben der „civilisirten" Neger zu beobachten. Das Wort Neger gilt ihnen übrigens als Schimpfwort; sie selbst nennen sich colored people (farbiges Volk), und das ist auch der Name, der ihnen officiell im Parlament und bei sonstigen Gelegenheiten gegeben wird. Wehe dem Weißen, der einen der schwarzen Söhne Afrika's Neger nennen würde! In Bezug auf Kleidung und allgemeine Umgangsmanieren sind die Schwarzen bekanntlich rasch den Amerikanern gefolgt, aber alles, was sie darin thun, trägt etwas läppisches an sich. Dieses affenartige Nachahmen der Sitten und Gebräuche einer in jeder Beziehung höher stehenden Menschenrasse äußert sich in recht komischer Weise. Bei beiden Geschlechtern sind in der Kleidung die grellsten Farben

vorherrschend; rothe, hochgelbe oder lichtgrüne Kleider, Hüte mit den ungeheuerlichsten Federn, blaue Cravatten, dicke schwere Goldketten, Ringe und Uhren, kurz alles in der Art, wie man eine Modecaricatur zeichnen würde. Die Schuhe sind bei den „Damen" trotz der plumpen, großen Füße zierlich aus dem feinsten Leder gefertigt und mit Absätzen à la Louis XV. versehen. In Bezug auf Farbe und Länge ihrer gestreiften Strümpfe leisten sie ganz unglaubliches, und da die letztern häufig und gern in ganz unnöthiger Weise den Blicken Neugieriger preisgegeben werden, so gelten gestreifte Strümpfe in Amerika vielfach als Wahrzeichen schwarzer Schönen.

Außer der Zeltstadt war noch eine Anzahl von Buden und Flugdächern, Standplätzen und Hütten vorhanden, in welchen der übliche Kram von Lebensmitteln und Näschereien feilgeboten wurde. In anderen Hütten befanden sich „Punch und Judy", Ringelspiel und allerhand andere Vergnügungen, die in ihrer Art ganz den weltberühmten Wiener Wurstelprater-Amusements gleichkamen. Hier wurde gelacht und gescherzt, gespielt und vor allem andern — getrunken. Die große Hitze macht nämlich dem Amerikaner und besonders seinem schwarzen Landsmann ganz unglaubliche Quantitäten von Limonade und Sodawasser zum Bedürfniß. Von geistigen Getränken war, wenigstens den Tag über, nichts zu sehen, denn die „tanzenden" Methodisten sind zum größten Theil „Temperenzler"; desto mehr aber wurde an Whiskey und Brandy consumirt, als der Abend mit seiner lauschigen Dunkelheit angebrochen war, denn im

Finstern waren die wackern Mäßigkeitsapostel sicher, nicht entdeckt zu werden.

Aus dem fröhlichen landsdaler Wurstelprater begaben wir uns zu der großen, unter einem wackeligen Flugdach untergebrachten Küche, wo eine alte dicke Negerin ihres Amts als Köchin waltete. Die Tafel wird unter freiem Himmel servirt; der schwarze Priester verliest vor jeder Mahlzeit einige Bibelsprüche, worauf die Mitglieder des Feldlagers gleichzeitig an der Tafel auf improvisirten Bänken und Stühlen Platz nehmen. Die Küche ist in der Regel ganz annehmbar. Auf die Mahlzeit folgte wieder Tanz, aber diesmal war er weltlicher als der erste. Die schwarzen üppigen Schönen flogen mit ihren Liebsten einher, daß es eine Freude war; dazu sangen sie ihre südländischen Lieder, klatschten in die Hände und schlugen sich auf den Schenkeln den Takt. Wir blieben lange in dem lustigen Lager und unterhielten uns vortrefflich. Als wir uns spät abends auf den Rückweg begaben, gewannen wir die Ueberzeugung, daß Amor auch mit schwarzen Herzen zu spielen versteht. Da gab es ein Flüstern und Rauschen im Wald — aber der Wald ist stumm, und die Dunkelheit beschützt die Liebenden.

„Herzens-Zufriedenheit".

Tausend gegen eins will ich wetten, das Niemand erräth, um was es sich in diesen Zeilen handelt. Noch

vor einigen Jahren hätte ich es auch nicht gewußt. „Herzenszufriedenheit“ könnte als Ueberschrift für so viele Sachen dienen, von einer Novelle bis zur Schilderung eines Privathauses in den holländischen Colonien. Die Holländer sind ja bekannt wegen der zärtlichen Namen, die sie ihren Heimstätten zu geben pflegen. Aber daß ein elendes Fischerdorf an den felsigen, von wüthender Brandung umtobten, oder in Eis starrenden Küsten Neufundlands den Namen „Herzens-Zufriedenheit“ (Heart's Content) führen könnte, darauf wäre man gewiß nicht verfallen.

Und doch ist Heart's Content einer der wichtigsten Orte im internationalen Nachrichtendienst. Würde das elende Nest niederbrennen oder durch einen Sturm zerstört, so könnte es in Europa wie Amerika Millionen Schaden verursachen, zahlreiche Fallissements und Unglück in Menge herbeiführen. Als ich vor ein paar Jahren von England auf der mir noch neuen Route über Neufundland nach Canada reiste, waren wir nur wenige Passagiere auf dem Dampfschiffe. Die Meisten verbrachten ihre Zeit mit Pokerspielen und Wetten in der Rauchkajüte, nur ich und ein anderer Passagier zogen den Aufenthalt auf dem stürmischen Verdeck vor, um die Möven und Porpoisen zu beobachten und die mächtigen Eisberge zu bewundern, zwischen denen wir bei der Annäherung der neufundländischen Küsten hindurchfuhren.

„Wo ich zu Hause bin,“ meinte mein Gefährte, „habe ich dieses Schauspiel vor den Fenstern meines Hauses. Dazu brauche ich nicht in die See zu stechen.“

Und mein Erstaunen wahrnehmend, erzählte er nun, er sei während der letzten drei Jahre in Heart's Content stationirt gewesen und kehre eben nach dreimonatlicher Abwesenheit wieder dorthin zurück.

Nun entsann ich mich, daß Heart's Content die Endstation der englischen Kabellinien sei, die, von Valencia an der Westküste Irlands ausgehend, an den Ostküsten Neufundlands den Boden der neuen Welt erreichen. Vielleicht fuhren wir gerade über diesen dreitausend Kilometer langen Kabeln hinweg, die ein paar Kilometer unter uns auf dem Meeresgrunde lagen. Vielleicht flog eben der elektrische Blitz ihnen entlang, Nachrichten von Freud' oder Leid nach diesem oder jenem Ufer des Oceans tragend. Wer hätte es gedacht, daß die Menschheit dies jemals erreichen wird, daß Drahtseile von dreitausend Kilometern Länge jemals die alte Welt mit der neuen verbinden würden?

In Heart's Content treten diese Kabel, wie gesagt, aus dem Wasser, und stehen dort mit dem Telegraphennetz Amerikas in directer Verbindung. Mein Gefährte aber entpuppte sich als einer der Telegraphenbeamten, oder wie man in Amerika sagt, „Operators" von Heart's Content. Als er sah, wie sehr mich die Sache interessirte, lud er mich ein, von St. Johns, der Hauptstadt Neufundlands, aus ihm einen Besuch in Heart's Content zu machen. Es wäre ja nur eine Reise von etwa fünfzig englischen Meilen, und ich könnte in seinem Hause wohnen! Dann begann er von seinem Leben zu erzählen, und das entlegene, gottvergessene Oertchen zu schildern, wo er, entfernt von jeder Ansiedlung, an den

stürmischen, eisbedeckten Küsten der Trinity-Bai, ohne Postverbindung, im Winter Monate lang ohne jede Möglichkeit, die Außenwelt zu erreichen, doch der Erste sei, der die Vorgänge der alten wie der neuen Welt erführe, früher als Reichskanzler und Staatenlenker! Ist es nicht eine seltsame Anomalie des Schicksals, daß es an einem der traurigsten, verlassensten Punkte des öden Neufundland ein Oertchen giebt, wo man mit Nachrichten besser und schneller versehen ist, als „New-York Herald“ oder „London Times“?!

Die Trinity-Bay öffnet sich gegen Norden zu, und der an der Baffins-Bai herabkommende Polarstrom führt ihr fast das ganze Jahr über Eisberge zu, die in dem seichten Wasser auf den Grund gerathen und liegen bleiben, bis die warme Augustsonne ihnen den Garaus macht. Im Winter ist die Bai so dicht mit Treibeis und großen Eisbergen gefüllt, daß von Wasser gar nichts zu sehen ist, denn selbst der wenige Meter breite Wasserstreifen längs der Küste friert zu und der Schnee begräbt Festland und Bai mit demselben weißen Leichentuch. Dann kann man von Heart's Content im Schlitten quer über die Bucht fahren. Im Frühjahr brechen die von Norden her kommenden mächtigen Eisberge und die Aequinoktialstürme die Eisdecke, und statt der starren Eismassen ist die Küste dann hoch hinauf mit dem Schaum furchtbarer Brandungswellen bedeckt. Dennoch giebt es in den kleinen Einbuchtungen der Bai elende winzige Fischeransiedlungen, von denen Heart's Content eine ist. Der nächste Ort ist Carbonear, etwa zwölf englische Meilen entfernt, und auf dem Wege dahin be-

findet sich nur ein einziges Haus. Der Schnee fällt in solchen Massen und begräbt Land und Buchten mit so hohen Schichten, daß der Weg zwischen den einzelnen Ansiedlungen durch hohe Telegraphenstangen bezeichnet werden muß, deren über die Schneefläche hervorstehende Spitzen als Wegweiser dienen. Die Reise von einem Oertchen zum anderen ist dann nur auf Schneeschuhen möglich.

Und inmitten dieses wilden, todten, einsamen Küstenstriches, wo noch nie ein Baum gestanden und noch nie eine Weizenähre zur goldenen Reife gelangte, wo die Blume nur der Sage nach bekannt ist, giebt es einen Ort, der „Herzens-Zufriedenheit" heißt! Als im Jahre 1866 das Mammuthsschiff „Great Eastern" das letzte Stück Kabel in die Trinity-Bai legte, und am 27. Juli die Verbindung zwischen alter und neuer Welt bewerkstelligte, bestand Heart's Content nur aus ein paar gottvergessenen Fischerhütten. Seitdem wurden ein paar Gebäude für den Telegraphendienst errichtet, der zusammen etwa dreißig Angestellten Beschäftigung giebt. Einige unter ihnen haben ihre Familien nach dem einsamen Küstenorte gebracht, wo sonst absolut nichts vorhanden ist, was das Leben erträglich machen könnte. Und doch finden sich für den verhältnißmäßig kärglichen Lohn von 1500 Dollars, den die Operatoren von Heart's Content erhalten, die besten und verläßlichsten Leute! So groß ist heute der Ueberfluß an Arbeitsmaterial. Das einzige versöhnende Moment in diesem traurigen Dasein ist vielleicht der einmonatliche Urlaub in jedem Jahre, der auch in einen dreimonatlichen Urlaub nach je drei

Jahren umgewandelt werden kann, um es den zumeist englischen Operatoren zu ermöglichen, ihre Heimath in Europa zu besuchen.

Das größte Gebäude von Heart's Content ist das Kabelhaus mit den zahlreichen Telegraphen-Apparaten, Batterien u. s. w. und dem „Recorder", jenem ungemein zarten Instrumente, welches die Depeschen nach ihrer blitzschnellen Reise von drei- bis dreieinhalbtausend Kilometern empfängt und auf einem Papierstreifen verzeichnet.

Die gewöhnlichen Telegraphen-Apparate, bei welchen die Depeschen in Strichen und Punkten oder gar in Buchstaben auf die Papierstreifen aufgeprägt werden, sind hier nicht zu verwenden, da bei der ungeheueren Länge der Leitungen der elektrische Strom von zu großer, schwer zu regulirender Stärke sein müßte. Es wurden deshalb in sehr geistreicher Weise ungemein empfindliche Apparate hergestellt, welche den leisesten, in seiner Zartheit fast unmeßbaren Strom deutlich registriren. Bei dem ersten dieser Apparate wurde ein Spielzeug verwerthet, das jedem Kinde bekannt ist. Hat nicht etwa jedes Kind schon mit einem kleinen Spiegelstückchen Sonnenstrahlen aufgefangen und durch die leiseste Bewegung des Spiegelchens den Strahl auf beträchtliche Entfernungen spielen lassen? So wird auch in dem Kabelreflektor ein kleines Spiegelchen durch den elektrischen Strom, auch wenn er noch so unmerklich ist, in ebenso unmerkliche Bewegungen versetzt, die aber, wenn ein auf das Spiegelchen auffallendes Licht reflektirt wird, dem Reflex die gleichen Bewegungen nur in viel größerem

Maßstabe geben. Diese letzteren entsprechen nun, je nachdem sie größer oder kleiner sind, den Punkten und Strichen der auf dem Kabel einlaufenden Depeschen und konnten von den Operatoren bequem abgelesen werden.

Aber so genau auch dieser Apparat funktionirte, bei der Schnelligkeit, mit welcher die Depeschen einliefen, kam es doch vor, daß der Operator die Vibrationen der Lichtstrahlen nicht genau ablas, und es entstanden Depeschenverstümmelungen, die mitunter von der größten Tragweite waren und der Kabelgesellschaft empfindlichen Schaden durch Ersatzansprüche und Processe verursachten. Man muß sich vor Augen halten, daß in der Kabeltelegraphie ganz andere Verhältnisse obwalten, als im gewöhnlichen telegraphischen Verkehr. Die Kosten der Depeschen werden nach der Anzahl der Wörter berechnet, und bis auf die jüngste Zeit war der Preis des Wortes von England nach Amerika zwei bis vier Mark, ja in den ersten Jahren sogar zwanzig Mark. Heute noch kosten Depeschen nach einzelnen Ländern Südamerikas zwölf bis fünfzehn Mark per Wort. Deshalb wurden für den geschäftlichen Verkehr zwischen großen Handlungshäusern und Personen, die häufig Gelegenheit haben, transatlantische Depeschen zu senden, eigene Kabel-Codes eingeführt, bei welchen jedes Wort, ja mitunter jeder Buchstabe einen ganzen Satz vorstellt. Ich habe bei großen Eisenfirmen, Rhedern und Handlungshäusern in New-York große, dicke Foliobände gesehen, welche wie Wörterbücher gebraucht wurden, um eingelaufene Kabeldepeschen in die Verkehrssprache zu übersetzen. Manche Depeschen von zwei bis drei Wör-

tern entpuppten sich nach der Uebersetzung als seitenlange Briefe. Obschon nun in manchen Geschäftsbureaux New-Yorks ein halbes Dutzend Beamter ausschließlich mit diesen Uebersetzungen beschäftigt ist, so sind die Gehalte, die sie beziehen, doch nur ein kleiner Bruchtheil von dem, was die Depeschen kosten würden, sollten sie dem ganzen Wortlaut nach telegraphirt werden. Zeitungen können sich Neuigkeiten selbstverständlich nicht auf ähnliche Weise verkürzt telegraphiren lassen und so erreichen denn auch die Kosten selbst bei den großen Preisermäßigungen, die sie genießen, unerhörte Summen. Am Tage nach der Eröffnung des ersten Kabels ließ sich der „New-York Herald" beispielsweise die Rede telegraphiren, welche König Wilhelm von Preußen nach der Rückkehr von Sadowa vor dem preußischen Landtage hielt. Diese Depesche kostete 36,000 Francs. Und am Tage nach der Schlacht von Gravelotte telegraphirte der Correspondent der „New-York Tribune" die Nachricht darüber so ausführlich, daß die Depesche gar 100,000 Francs kostete!

Die Ersparnisse bei Verwendung von Kabel-Codes sind sehr beträchtlich und leicht zu erzielen. Deshalb werden diese Codes heute selbst von amerikanischen Touristen im Privatverkehr allgemein angewendet. Damit ist aber auch der Werth jedes Buchstaben gestiegen, jeder hat seine Bedeutung, und demnach müssen die Operatoren der Kabelgesellschaften doppelt vorsichtig und genau im Ablesen der Depeschen sein. Dies war die Ursache, warum man in Heart's Content und wahrscheinlich auch an den Endpunkten anderer Kabellinien

den geschilderten Reflektor aufgab und einen neuen sogenannten Recorder einführte. Statt daß hier ein Zahn die Punkte und Striche der Depesche auf den Papierstreifen einprägt, was immerhin eine gewisse Stärke des Stromes voraussetzt, agirt der Hufeisenmagnet hier auf einen ungemein zarten, trichterförmigen Schreibstift, dem in minimalen Mengen Tinte zufließt. Eine Nadel, fast so zart wie ein Seidenfaden, spielt in dem hohlen Schreibstift und läßt auf dem längs der Spitze befindlichen Papierstreifen je nach der Art, in welcher der Stift von dem Elektromagnet bewegt wird, eine Zickzacklinie zurück, die sich etwa ausnimmt wie die Höhenprofile von Bergketten, unregelmäßig, mit Zacken und Einschnitten, groß und klein. Aber sie genügen, um von den Operatoren abgelesen und dann von Heart's Content aus auf gewöhnlichem telegraphischen Wege über Neuschottland nach den Vereinigten Staaten weiter telegraphirt zu werden. Um dieses kleine, auf endlosen Papierstreifen einhertänzelnde Stiftchen dreht sich das Leben und die Beschäftigung der Operators von Heart's Content. An dieser winzigen Nadel, an der zackigen Hieroglyphenlinie, die sie zart wie ein Spinnenfaden verzeichnet, hängt die Verbindung der alten mit der neuen Welt, um sie dreht sich der Weltverkehr. Geräth sie in's Stocken, so spüren dies sofort die großen Geld- und Waarenmärkte von London und Liverpool, Antwerpen, Chicago und New-York. Wie man einst dem Riesen Atlas die Erdkugel auf die Schultern bürdete, so wird diese heute, figürlich gesprochen, von der kleinen Nadel auf Heart's Content getragen.

Ein Grab von tausend Schiffen.

Wir hatten in St. Johns, Neufundland, die Post abgeliefert und waren nun wieder aus dem schönen, von hohen, steilen, grauen Felsen umschlossenen Hafen ausgefahren, um nach dem vorläufigen Reiseziel Halifax in Neuschottland weiterzudampfen. Dicker Nebel lag wie eine Baumwollendecke auf den felsigen Küsten, und der traurige, erschütternde Ton der „Sirene" erscholl alle paar Minuten. Der große Dampfer schnitt ruhig durch diese uns umhüllende weiße Finsterniß, und der wachthabende Steuermann mußte sich ausschließlich nach dem Kompaß richten, denn selbst auf dem Verdeck konnte man kaum drei Schritte vor sich hinsehen. Ganz vorne am Bug lauerten drei Matrosen nach etwaigen Schiffen, sie waren nur aufgestellt worden, um der Vorschrift nachzukommen, denn zu sehen gab es ja doch nichts als weiße Baumwolle.

So ging es bei Half-Speed ein paar Stunden lang durch die weitberüchtigten Nebel der Neufundlandbänke. Aber kaum hatten wir Cape Race, und damit die Südspitze Neufundlands passirt, so begann der Wind mit großer Heftigkeit zu wehen, und der Ausblick wurde klarer. Wie ein Besen Staub vor sich aufwirbelt, so zerstäubte der Wind die Nebelwolken und trieb sie stoßweise vor sich her. Die See wurde immer unruhiger, unser Schiff tanzte immer stärker auf den Wellen und als die Nacht anbrach, hatten wir — eine Seltenheit auf den Neufundlandbänken — ganz klares Wetter und sahen die Sterne am Firmament leuchten.

Während wir schweigend und unsere Cigarre schmauchend auf dem Verdeck saßen, machte uns einer der Passagiere auf eigenthümliche weiße leuchtende Streifen gerade vor uns aufmerksam, und in dem gleichen Augenblicke bemerkte ich, daß unser Schiff den Kurs änderte und um ein Paar Striche weiter südlich fuhr. Dann erschien inmitten der gespensterhaft leuchtenden Streifen ein schwaches Licht, verschwand aber sofort wieder und wurde für uns stets nur für einen Moment sichtbar, wenn immer die Wellen das tanzende Schiff hoch emporhoben. Das Meer rauschte heftiger, die weißen Streifen schienen immer näher zu kommen, und der Kurs des Schiffes wurde noch weiter südlich gerichtet. Der Capitän war selbst auf die Commandobrücke geeilt, um nachzusehen, und kam nun langsam wieder herab. „Was giebt es denn, Capitän? Was sind denn diese Streifen im Meere?“

„Ah bah! Der verdammte Nebel und der Wind haben uns ein wenig aus unserem Kurs gebracht. Das drüben, meine Herren, sind die Breaks von Sable Island, und das Licht, was Sie dort zeitweilig aufflimmern sehen, ist der östliche Leuchtthurm!“

Wir dankten im Stillen Alle Gott, daß er uns von drohender Gefahr rechtzeitig befreit hat. Das drüben war also Sable Island, dieses Helgoland von Nordamerika, dieser Friedhof der Seeschifffahrt, diese unseligste, gefährlichste aller Inseln der Atlantis, von deren Schrecken uns Seeleute so oft erzählt hatten! Selten kommt es vor, daß der Nebel, der dieses Schiffergrab gewöhnlich wie mit einem Leichentuch bedeckt, von

der Windsbraut verjagt wird, und daß die Breaks, das heißt die Brandungswellen, welche auf viele Meilen die Insel umgeben, schon aus der Ferne sichtbar sind. Wären wir zwischen sie hineingerathen, wir wären verloren gewesen, wie so viele Hunderte Schiffe, die vor uns die gleiche Bahn durchmessen hatten und dieser atlantischen Loreley zum Opfer gefallen waren.

Der Capitän hatte uns gestattet, auf der Commandobrücke ein geschütztes Plätzchen einzunehmen und von dort sahen wir deutlich das großartige Schauspiel der sich an den Untiefen brechenden haushohen Wellen. Vom Sturm getrieben, rollten diese gewaltigen Wassermassen in langen, parallelen Colonnen gegen Westen, um sich dort auf dem Sandboden zu überstürzen, zu Wasserstaub zu zerstieben, und, sich wieder sammelnd, vom Winde wieder aufgepeitscht, einen neuen Ansturm auf die Untiefen zu unternehmen. Die eigenthümliche Phosphoreszenz ließ die langen Linien der Brandung so gespensterhaft weiß leuchtend erscheinen. In einer Ausdehnung von nicht weniger als zwanzig englischen Meilen rings um die ganze Insel ist die See in derlei weiße, schäumende, tosende Brandung gebrochen, und es giebt nur wenige Tage im Jahre, an welchen diese Hexenküche zur Ruhe kommt.

All' diese Untiefen, auf welchen jetzt die Brandung wüthet, waren vor gar nicht langer Zeit festes, ebenes Land. Auf den ersten Karten, welche die Franzosen zu Anfang des vergangenen Jahrhunderts herstellten, war die Schreckensinsel, welche da drüben am Horizont in Dunkelheit gebettet lag, als vierzig englische Meilen

lang und zweieinhalb Meilen breit angegeben. 1776 wurde von den Engländern eine Aufnahme der Insel gemacht und sie nur mehr 31 Meilen lang und zwei Meilen breit gefunden. Heute ist auf den Seekarten ihre Länge mit nur mehr 22 Meilen, die Breite mit einer einzigen Meile angegeben. Seltsamerweise wandert die Insel gegen Osten. Ihr westlicher Endpunkt rückte seit Beginn dieses Jahrhunderts um nicht weniger als fünfundzwanzig englische Meilen weiter östlich, d. h. so viele Meilen Landes wurden von den Wellen fortgespült und theilweise am Ostende wieder angeschwemmt, ein eigenthümliches Phänomen, das aber durch die Aufnahmen der englischen Admiralität sich thatsächlich erwiesen hat.

In jener Nacht kamen wir erst spät in unsere Kojen, denn einer der Offiziere des Schiffes war eine Zeit lang auf Sable Island stationiert gewesen und erzählte uns die interessantesten Dinge von den großartigen Naturschauspielen, die er dort gesehen. Um die Seefahrer vor der Annährung an ihre tückischen Küsten zu warnen, unterhält die kanadische Regierung am Ost- und Westende der langen, schmalen, sichelförmigen Insel je einen Leuchtthurm, und außerdem auch eine Lebensrettungsstation, deren Bemannung Winter und Sommer aus einem Aufseher und etwa zwanzig Mann besteht. Zeitweilig kommt ein Regierungsdampfer aus dem etwa neunzig englische Meilen entfernten Hafen von Halifax, um Post und Lebensmittel zu bringen und dafür als einzige Rückfracht — Schiffbrüchige mitzunehmen. Selbst dieser kleine Dampfer kann selten auf näher denn zwei

Meilen an die Insel herankommen, und zuweilen muß er acht bis vierzehn Tage auf hoher See kreuzen, bevor ihm die hier stets stürmische See die Annäherung gestattet. Von Wind und Wellen zerzauste Sanddünen umgeben die lange schmale Insel auf allen Seiten, aber im Innern ist sie mit Gras überwachsen. Etwa in der Mitte der Insel stehen die Gebäude der Strandwächter. Die fleißigen Leute haben hier auch einen kümmerlichen Gemüse- und Obstgarten angelegt. Ein paar Steinwürfe von dem Settlement liegt ein etwa acht Meilen langer, kaum eine halbe Meile breiter See, der die Mitte der Insel einnimmt. Heerden wilder Mustangs, die Abkömmlinge von ein paar Ponies, die gelegentlich eines Schiffbruches auf die Insel kamen, treiben sich in den Dünen und auf den Matten zwischen denselben umher. Zahllose schwarze Enten tummeln sich auf dem See, die Dünen sind mit Seevögeln verschiedener Art bedeckt, und am Strande sonnen sich ganze Regimenter von Seehunden. Sie kümmern sich nicht um die zahlreichen Wracks, die rings um die Insel im Sande halb vergraben liegen, Skelette von Schiffen aller Größen, deren gebleichte Rippen über den Sand hervorragen, Masten und Raen, mit denen die Insel gespickt ist, wie eine Zahnstocherbüchse! Man kann nicht zwei Schritte im Küstensande umherwaten, ohne daß der Fuß auf irgend welche Schiffstrümmer stößt, oder vielleicht auf noch traurigere Opfer der wüthenden See! Fast jede der Dünen, jeder der mit hartem borstigen Gras bewachsenen Sandknollen hat eine traurige Geschichte zu erzählen, jeder ist eine Art Grabhügel für ein ganzes

Schiff mit Mannschaft und Passagieren. Sobald ein Schiff, durch Wind oder Nebel irregeführt, in das Labyrinth von Brandungswellen gelangt, ist es unrettbar verloren, sei es nun ein schwaches Segelboot oder ein starker, stolzer transatlantischer Dampfer. In Halifax wurde vor einigen Jahren eine Wrackkarte von Sable Island angefertigt, auf welcher die dort verunglückten Schiffe verzeichnet waren. Sie umgeben die ganze Insel wie mit einem Totenkranze, dessen jedes Blatt ein Wrack repräsentirt. Nicht weniger als zweihundert gestrandete, untergegangene Schiffe sind hier verzeichnet und doch wurde das Unglücksregister erst in diesem Jahrhundert begonnen! Diese Geisterflotte von 200 Schiffen bildet nur den kleineren Theil aller Fahrzeuge, die hier verunglückten, denn fast täglich treiben die Wellen hier Masten und Raen und Sparren, wohl auch Menschenleichen an den Strand, deren Ursprung man nicht kennt. Wie viele Schiffe scheitern draußen in den Breaks, von denen man niemals den Namen, das „Woher" und „Wohin" erfährt? Sie verlassen mit den besten Hoffnungen den heimatlichen Hafen, Jahre vergehen, und sie kommen nicht wieder. Die maritimen Register verzeichnen Hunderte derartiger verschollener Schiffe. Man möge doch die bösen Geister von Sable Island nach ihnen befragen!

Wie es kommt, daß so zahlreiche Schiffe von der Sandinsel angezogen werden — ähnlich wie jenes Sindbad's des Seefahrers von dem Magnetberg? Unser Offizier erzählte uns, während wir oben auf der Commandobrücke in finsterer Nacht saßen und froren, die

Geschichte einer französischen Brigantine, die auf der Fahrt von St. Pierre nach Boston im Jahre 1884 auf Sable Island ihre letzte Ruhe fand. Am Abend des 19. November erhob sich ein furchtbarer Schneesturm, der das Schiff unrettbar in die Brandung der westlichen Dünen trieb und es dort auf festen Grund warf. Der Thermometer stand auf 12 Grad unter Null und die Leiden der aus sieben Mann bestehenden Equipage waren entsetzlich. Drei wurden von den hoch über das Deck hinwegbrechenden Wellen in die See gespült, und verschwanden sofort in dem weißen, tosenden Gischt. Der Schiffssteward, von Furcht und Schmerz zum Wahnsinn getrieben, eilte in seine Koje, durchschnitt sich mit einem Rasirmesser den Hals von einem Ohr zum andern und stürzte sich in die Wellen. Der Capitän, der Steuermann und der letzte Matrose hatten sich an umherschwimmenden Sparren festgehalten und wurden halbtodt an den Strand geworfen. Sie konnten durch das blendende Schneegestöber den schwachen Schein des Leuchtthurmes, etwa drei englische Meilen von ihnen entfernt, erblicken und machten sich sofort auf, ihn zu erreichen. Der Dünensand trieb mit furchtbarer Gewalt vor dem Sturm und schlug den erschöpften, halberfrorenen Männern scharf in die Gesichter. Eine Meile lang hatten sie zurückgelegt, als der Capitän erschöpft zusammenbrach und bald das Leben aushauchte. Etwas weiter ereilte den Matrosen das gleiche Schicksal. In diesem schrecklichen Kampf mit dem Tode allein geblieben, trieb es den Steuermann, eine kräftige, zähe Natur, immer noch vorwärts. Als er sich nicht mehr auf den

Beinen erhalten konnte, kroch er auf allen Vieren weiter, und endlich, nach sechsstündigem Kampf mit den Elementen, erreichte er den Leuchtthurm, um dessen Wärtern noch die Geschichte des Unglücks zu erzählen. Dann verschied auch er.

Dieser Art sind die Ereignisse, welche Jahr für Jahr, Monat für Monat, ja, zuweilen Woche für Woche hier auf dieser Insel des Todes stattfinden, und wie häufig müssen die braven Strandwächter den furchtbaren Schauspielen als hilflose Zeugen beiwohnen! Es bleibt ihnen bei so wüthenden Elementen kaum eine andere Aufgabe, als die Wracks zu registriren und — die Todten zu begraben.

Einmal allerdings geschah ein seltenes Wunder. Vor einigen Jahren bemerkten die Strandwächter einen großen Schooner inmitten der schäumenden Breaks. Der Sturm raste mit furchtbarer Gewalt, die Wellen, von Spreugarben gekrönt, überschlugen sich in hastiger Folge und trieben das Schiff dem Strande immer näher, ohne daß es, wie viele seiner Vorgänger, in Trümmer gebrochen wurde. Endlich sahen die Strandwächter, daß die schrecklichen Sturzwellen, die das Schiff umgaben und deren jede hinreichend Kraft besaß, es wie eine Eierschale zu zerknicken, wie von einem guten Geiste vor dem Schiffe gebannt blieben. Ehe sie dasselbe erreichten, hatten sie sich in sanfte Wellen verwandelt, die wohl das Schiff emporhoben und dem Strande entgegenführten, aber nicht darüber hinwegstürzten. Nach wenigen Minuten wurde es von einer besonders großen, aber sanften Welle hoch emporgehoben und weit auf

den Strand hinaufgeschleudert, wo es liegen blieb. Die Mannschaft des auf so wunderbare Weise geretteten Schiffes erklärte nun das Phänomen. Es befanden sich mehrere Fässer Fischthran an Bord. Der Capitän ließ sofort, als er das Gefahrvolle seiner Lage erkannte, zwei Fässer in die Takelage binden, und zwei Matrosen, ebenfalls fest gebunden, spritzten mit Rudern das Oel hoch in die Luft. Niederfallend, vertheilte es sich über die Brandung und beruhigte dieselbe derart, daß inmitten der furchtbaren Hexenküche, in der es umhergeschleudert wurde, nicht eine Tonne Wasser auf das Verdeck kam!

So merkwürdig und seltsam das Wandern der Insel von West nach Ost auch ist, die Thatsache bleibt, wie schon erwähnt, unbestreitbar. Als 1802 ein geeigneter Platz für die Gebäude der Station gesucht wurde, beschloß man, dieselben fünf Meilen von dem westlichen Leuchtthurm zu erbauen. Aber 1814 mußten sie abgebrochen und drei Meilen weiter östlich errichtet werden, weil innerhalb der vier vorhergehenden Jahre vier Meilen der Insel weggespült worden waren! Während eines einzigen Sturmes wurde eine Strecke von 40 Fuß Breite und 3 Meilen Länge weggewaschen! 1820 mußten die Stationsgebäude abermals um drei Meilen weiter östlich verlegt werden. Kaum waren sie erbaut, so trieben furchtbare Stürme den Dünensand in's Innere und begruben die Matten, die Gärten und Häuser, so daß die letzteren aufgegeben werden mußten. Heute sind sie hoch über die Dächer im Sande begraben und die neue Station befindet sich auf dem breitesten Theile der Insel, etwa in der Längenmitte derselben.

1882 wurde auch der ganz aus Stein erbaute westliche Leuchtthurm fortgespült und mußte einige Meilen weiter im Innern neu errichtet werden.

Von den fortwährenden Veränderungen, welche auf dieser seltsamen Insel stattfinden, giebt auch der Binnensee Zeugniß. Als man Sable Island entdeckte, gab es auf der Nordseite einen Verbindungscanal mit dem Meere. Ein furchtbarer Sturm verschüttete denselben ein paar Jahre später und ein zweiter Sturm riß an einer anderen Stelle eine Verbindung, tief genug, daß selbst größere Schooner in den See einfahren und ihn als Hafen benützen konnten. Gelegentlich eines Sturmes suchten auch zwei amerikanische Schiffe hier Schutz, aber zum Schrecken ihrer Besitzer entdeckte man am Tage darauf, daß derselbe Sturm wieder eine gewaltige Sanddüne an die Stelle des Verbindungscanals geweht hatte, und die Schiffe blieben Jahre lang gefangen. Allmählich wurden große Sandmassen in den See geweht, der dadurch immer seichter wurde, während sein Wasserspiegel sich dem entsprechend auch hob und über andere Theile der Insel ausbreitete. Ein Orkan im Jahre 1881 zerriß die Dünen am Ostende des Sees, und da er nun viel höher als der Meeresspiegel war, floß die Hälfte seines Wassers ab, so daß er auf etwa neun englische Meilen Länge zusammenschrumpfte. Eine schmale Sandbarrière trennt ihn noch vom Meere. Sollte ein Sturm auch diese wegreißen, so wird der See ein Theil des Meeres werden und damit wäre auch der Insel bald das Lebenslicht ausgeblasen.

Aber nicht nur das Wasser meißelt und drechselt

an der dem völligen Untergang geweihten Todesinsel umher. Auch die Winde sind fortwährend thätig. Wo immer sich eine Stelle zeigt, die keine schützende Rasendecke aufweist, und der Sand offen zu Tage liegt, da setzt der Wind seine Werkzeuge an und wirbelt den Sand heraus, bohrt und arbeitet an der Vernichtung des Landes. Die Strandwache muß diesen Stellen die größte Aufmerksamkeit widmen, und sie sofort mit Rasen verstopfen, sonst wäre es bald um die letzten Reste dieses elenden, gottvergessenen Stück Landes geschehen. Wer weiß, wie viel heute überhaupt noch davon übrig ist?

All' diese interessanten Einzelheiten erzählte uns der wackere Steuermann in jener klaren, kalten Winternacht, und wir waren so aufmerksame Zuhörer, daß wir der Kälte nicht achteten. Die weißen leuchtenden Brandungsstreifen waren längst wieder verschwunden, und auch das ferne Leuchtthurmlicht schien erloschen. War er vielleicht wieder von den Wellen unterwaschen worden und Wind und Wasser zum Opfer gefallen? Die See war nun wieder tiefschwarz, und die mächtigen Wellenberge, auf denen unser Schiff einhertanzte, trugen keine Schaumkronen mehr. Wir waren in tiefem Fahrwasser, die Gefahr war vorüber.

Ein Kapitel über amerikanische Reclame.

In Rigi-Kaltbad war's, im Herzen der schönen Schweiz. Der Tag war der entzückendste der ganzen

Saison gewesen, und wir Hotelgäste aus allen Ländern standen in Bewunderung versunken auf der weiten Terrasse, den herrlichen See zu Füßen, die gewaltigen Schneeberge der Jungfraukette vor uns, um den Untergang der Sonne, den krönenden Abschluß dieses unvergeßlichen Tages auch noch zu genießen. Der steile Felsabsturz gegen Osten, die „rothe Wand" genannt, glühte in dem warmen Strahlenbade der neigenden Sonne, und aus der mich umgebenden Menge der Kurgäste hörte ich alle erdenklichen Ausrufe des Entzückens in den verschiedensten Sprachen. Vor mir befanden sich zwei Touristen, die, anscheinend in Bewunderung ganz vergessen, bisher stumm geblieben waren. Plötzlich ließ sich der Eine vernehmen: „What a wall! Was für eine Felsmauer! Wäre das nicht ‚splendid' für uns?" und begeistert fiel ihm der Andere in's Wort: „Es würde das ‚biggest thing' in der Welt sein! Wie schade! Was für ein dummes Volk doch diese Schweizer sind!"

Dieses kleine bezeichnende Erlebniß bringt mich auf das Capitel der amerikanischen Reclame. Der Leser wird errathen haben, welcher Nation die beiden Schweizer Touristen angehörten und was sie mit ihrem leise geführten Gespräch wohl meinten. Wäre es nach ihnen gegangen, auf den prächtigen Schneeflanken der Jungfrau, auf den blendenden Seiten der Eiger-Pyramide prangten heute gewiß in gewaltigen pechschwarzen Lettern „SOZODONT", oder „Gargling Oil", oder irgend eine andere Anpreisung amerikanischer Pillen, Pülverchen, mit einem Worte Allerwelts-Artikel.

Wie sie es in Europa wohl gerne thun würden, haben sie es in ihrem Heimatslande schon längst gethan. Kein Berg war ihnen dort zu hoch, keine Felswand zu steil, keine Höhle zu tief, um nicht über und über mit Anzeigen aller erdenklichen Arten bedeckt zu werden. Vom Herzen der amerikanischen Großstädte bis hinauf nach dem fernen Puget-Sund, von Boston bis Fort Yuma im äußersten Südwesten grassirt die Annoncen-Epidemie mit fürchterlicher Heftigkeit. Und wie man in Europa von entlegenen Gegenden zu sagen pflegt, dort sei „die Welt mit Brettern verschlagen“, so muß man in Amerika sagen, dort sei „die Welt mit Annoncen verklebt“.

Wenn ich von höchsten Bergen, von steilen Felswänden und tiefen Höhlen sprach, so ist dies nicht etwa figürlich zu nehmen. Beileibe nicht! An den Niagarafällen wurde mir der Genuß dieses herrlichsten Naturwunders „flüssiger Art“ durch zahllose Reclamen vergällt, mit denen die Schluchtwände, die Zufahrten, die Felsblöcke der Umgebung bedeckt waren. In den innersten Tiefen der Mammuthshöhle in Kentucky, in echt amerikanischer Weise als „die größte der Welt“ bezeichnet, fand ich die Wände mit großen Buchstaben bemalt. Wohl ist es dort finsterste Nacht, allein die zahlreichen Besucher der Höhle gewahren dann beim Scheine der Pechfackeln diese ihnen entgegenstarrenden Anzeigen desto sicherer. Als meine Freunde Paul Oeker, Leo von Elliot und ich im Jahre 1876 den 14,240′ hohen Pikes Peak in Colorado, einen der höchsten Berge Nordamerikas, bestiegen, fanden wir auf dem mit Fels-

trümmern bedeckten Gipfel dieses Bergriesen wieder nur Annoncen aufgemalt. Wer in den letzten Jahren mittelst der Eisenbahn die Umgebungen New-Yorks und Philadelphias auf hundert englische Meilen in der Runde besucht hat, der wird auf der Fahrt wohl kein Haus, keine Felswand, keinen Zaun, keine Scheune gesehen haben, die nicht mit allerhand Annoncen vollgeschmiert gewesen wäre. Wie mein eigener Schatten verfolgte mich auf meinen Reisen durch das weite Land „Sozodont", „Sun Stove polish", „Teaberry Toothwash" und „Beatty's Piano". Schloß ich die Augen, so flimmerten mir diese in riesigen gelben Buchstaben den Continent von Nordamerika bedeckenden Namen entgegen, und zur Nachtzeit erschienen sie mir in den Träumen. „Recht so," höre ich manchen amerikanischen Leser rufen, „das ist ja gerade, was wir wollen und bezwecken! Das zeigt uns, wie das Ding wirkt" und nun gehen sie wahrscheinlich hin und thun desgleichen. Wäre es also nicht besser gewesen, diese Zeilen blieben ungeschrieben?

Das Großartigste, was ich jemals und irgendwo im Reclamenwesen gesehen, war 1876 gelegentlich der Weltausstellung in Philadelphia. Es mögen damals wohl in der einen Stadt über zwanzig Millionen Dollars für Anzeigen aller Art ausgegeben worden sein. Allen Firmen voran stand John Wanamaker, ein zweiter Barnum von Amerika. Monate vorher durchstreiften Dutzende seiner Agenten mit dem Farbentopf das Land, allen Eisenbahnlinien und Verkehrswegen auf Hunderte von englischen Meilen hinaus folgend. An allen Stellen,

wo die Gegend besonders schön war, und die Eisenbahnreisenden wohl an die Waggonfenster locken konnte, wurden die colossalsten Bretterwände errichtet, manche davon mehrere Hundert Schritte lang, und darauf in hausgroßen Lettern Name und Beruf des großen Reclamehelden angepinselt. Oder es wurde in Abständen von je fünfzig Schritten kleinere Bretterwände errichtet und auf jede einzelne nur ein Buchstabe des berühmten Namens gemalt, alles in hinreichender Entfernung von der Bahnlinie, um diese Anzeige möglichst vollkommen und möglichst lange Zeit allen Passanten vor Augen zu halten!

Es mag dort wenige Scheunen geben, die nicht auf allen vier Wänden und auf den Dächern heute noch irgend einen Namen aufgemalt tragen. Das Weichbild der großen Stadt am Schuylkillfluß kam mir damals vor, wie die Annoncenseite einer riesigen Zeitung. Die Straßen waren die Zeitungsspalten, in denen man spazieren ging, und die Weltausstellung war der Lesestoff.

Aber was die Stadt der brüderlichen Liebe nur im Ausstellungsjahre war, das ist New-York, die Metropole der neuen Welt, schon vor ihr gewesen und ist es heute ebenso gut, wie voraussichtlich auch in künftigen Zeiten. Wenn ein Amerikaner von New-York spricht, dann thut er es gewöhnlich nur in Superlativen, und mit Recht. Aber in diese Superlative muß er auch die Reclame einbeziehen, denn die großen Verkehrsstraßen New-Yorks tragen ganz den Charakter eines riesigen permanenten Weltjahrmarktes. Den guten Yankees

selber mag dies nicht so sehr auffallen, denn sie sind viel zu sehr an diese Marktschreierei in der Presse, im öffentlichen und leider auch vielfach im privaten Leben gewöhnt. Aber laßt nur einmal den gebildeten Europäer durch die unteren Straßen New-Yorks wandern — etwa einen Bürger der guten, ehrsamen Stadt Amsterdam, deren ernste vornehme Graachten mit ihren stillen, schläfrigen, einförmigen Häusern durch keine einzige Firmentafel verunziert wird, und denen man es gewiß nicht ansehen würde, daß in vielen von ihnen die weitversponnenen Fäden des Welthandels zusammenlaufen. Laßt doch einen Amsterdamer in die New-Yorker Bowery, in Fulton Street oder den mittleren Broadway wandern, sogar er würde dort sein sprüchwörtliches Phlegma verlieren — und doch wurde dieses große, marktschreierische New-York gerade von Amsterdamern gegründet, und sein Name selbst war früher Neu-Amsterdam.

Wo dort eine Firmentafel, eine Ueberschrift, eine Anzeige überhaupt anzubringen war, ist sie auch vorhanden, von der Straße aus die einzelnen Stockwerke hinauf bis unter das Dach. In allen Farben, allen Größen prangen sie dort, Namen, Inschriften und Bilder, alles darauf berechnet, die Aufmerksamkeit des Passanten, und damit auch diesen selbst anzuziehen. Aber nicht genug damit. Auch die Fensterscheiben bis in die obersten Stockwerke tragen goldene Lettern, und auf dem Dache sitzt womöglich noch ein eisernes Gitter für weithin sichtbare Namen. An manchen Stellen sind überdies für den gleichen Zweck über die Straße von

Haus zu Haus Seile und Netze gespannt! Man sieht wahrhaftig den Wald vor lauter Bäumen nicht!

Aber wer sind diese Menschen, die auf solch' aufdringliche Art der Mitwelt ihre Existenz vor Augen führen, um nicht zu sagen in's Gesicht schlagen? Kunstreiter? Seiltänzer? Schaubudeninhaber? Mit nichten. Gewiß sind sie, wie überall, so auch hier vorhanden, aber die ehrbarsten Berufszweige wetteifern mit ihnen in dieser tollen, schreienden Jagd nach Kunden! Apotheker, Aerzte, Advocaten, Buchhändler, Musikverleger. Straßen auf und ab sind in jedem Hause die unteren Stockwerke von derartigen Jahrmarktsbuden eingenommen, und kaum dürfte es in diesen Geschäftsvierteln des großen Weltmarktes, New-York genannt, eine einzige Parterre-Wohnung geben! Das ganze geschäftliche Leben nicht nur in Manhattan — sondern auch in allen anderen Großstädten bis nach Portland und San Francisco zeigt etwas von diesem Jahrmarktscharakter, und sieht sich an wie etwas Unfertiges, Vergängliches, von heute auf morgen Bestehendes.

Man darf dies aber den guten Amerikanern nicht verübeln. Wer längere Zeit „drüben" gelebt hat, wird die Ursachen dieser Reclamenwuth verstehen und damit verzeihen lernen. Der ganze Continent ist ja in der That von einer viel größeren Unfertigkeit, als man zu glauben geneigt wäre. Die Verhältnisse sind noch nicht geordnet, Handel und Verkehr bewegen sind noch in unstäten, ungeregelten Bahnen und der Besitz wechselt anerkanntermaßen alle sechs Jahre. Dazu kommt in den Großstädten der gewaltige Fremdenverkehr, der Zuzug von

europäischen Emigranten, der in manchen Jahren auf und über eine halbe Million steigt. Die Geschäftsinhaber sind gezwungen, diesen Fremden, zumeist der Sprache Unkundigen durch allerhand leicht erkennbare, in's Auge springende Zeichen ihre Geschäfte vor Augen zu führen. Dazu kommt der Wankelmuth, die Unstätigkeit eines großen Theils der Amerikaner, die heute das, morgen jenes erfassen, ewig wechseln, ewig wandern. Und da bedarf es mehr als das kleine Messingschild an der Hausthüre! — Durch dieses Hervorthun und Hervordrängen eines Theiles der bunt zusammengewürfelten Geschäftswelt, und den unbestreitbaren Erfolg derselben werden die anderen gezwungen, es ihnen gleich zu thun, soll ihnen nicht der Rang abgelaufen werden. Sie müssen eben mit den Wölfen heulen!

So hat sich das Reclamewesen, ein hervorstehender Charakterzug aller neubesiedelten Länder, ob die Vereinigten Staaten, oder die Laplata-Länder oder Australien, ausgebreitet, und eine Bedeutung und Ausdehnung erlangt, die den Besucher Amerikas in der ersten Zeit befremdet und abstößt. Läuft es beispielsweise nicht unseren Begriffen zuwider, wenn wir alle möglichen Geschäfte auf brennrothen Regenschirmen angezeigt, die Namen einzelner Firmen auf den Flanken von Windhunden aufgemalt, auf Cylinderhüte von eigens hierfür geworbenen Agenten aufgeklebt vorfinden? Oder wenn wir blinde Mauern in den Straßen über und über mit Hunderten von gleichlautenden Placaten, irgend ein Fiebermittel oder Blutreinigungspillen oder sonst dergleichen anpreisend, bedeckt sehen? Aber selbst derlei auffällige Placate ge-

nügen der excentrischen Geschäftswelt lange nicht mehr. Wer den gewaltigen Broadway in New-York, oder Chestnut Street in Philadelphia, oder Washington Street in Boston, oder Monroe Street in Chicago, oder Market Street in San Franzisco auf und ab wandelt, der begegnet nicht selten ganz wunderlichen Aufzügen, Processionen, Cavalcaden, als stäke die gute Bevölkerung mitten in der Fastnachtszeit. Irgend ein Seifenfabrikant will seinem Product größere Verbreitung verschaffen. Er veranstaltet dazu einen Festzug, aus Dutzenden bunt beflaggter und behängter Lastwagen bestehend, auf welchen leere Waarenballen mit dem riesengroßen Namen der neuen Seife aufgethürmt sind. Einige Reiter im malerischen Costüm des Mittelalters eröffnen möglicherweise den Zug, während auf den Pferden der vierspännigen Wagen bunt gekleidete Jockeys sitzen. Gleich darauf erschallt vielleicht lustige Musik. Unter klingendem Spiel marschirt das Orchester irgend einer Schauspieler- oder Minstrel-Gesellschaft einher, die Musiker in phantastischen Costümen, die Minstrelbande in eleganten Salonanzügen und hohen Hüten, aber alles von gleichem Schnitt, gleicher Farbe. Vorneher und hinterdrein vielleicht ein paar Herolde mit Wappenschildern, auf denen in flammender Schrift zu lesen steht: „Heute Abend im X-Theater große Vorstellung der ersten Minstreltruppe der Welt!“ — — Oder es kommt donnernd und rasselnd die Straße hinab ein gewaltig hohes Thurmgerüst gepoltert, von dessen Spitze große Banner wehen. In großen, weißen Lettern auf tiefschwarzem Grund prangen einzelne Namen, bei der

großen Entfernung noch nicht erkennbar. Was mag das wohl Besonderes sein? Acht stolze Rappen, mit großen Flaggen in den amerikanischen Farben behängt, ziehen dieses Monstrum, und rings um sie schreiten elegant gekleidete Gentlemen in eleganter Straßentoilette einher, auf deren Brust und Rücken derselbe Namen prangt. . . . Aller Augen sind darauf gerichtet. „The first tailor“, „der erste Schneider der Welt!“ Der Europäer und wohl auch der gebildete Amerikaner der besseren Stände mag sich kopfschüttelnd von derlei Geschmacklosigkeit abwenden, aber Tausende denken sich: wir können ja das Ding versuchen! — und damit hat dieser „erste Schneider der Welt“ — wie viele giebt es deren doch in jeder Stadt? — seinen Zweck erreicht. — Morgen schon vielleicht sind die großen Kosten dieser Straßenreclame wieder hereingebracht!

Am großartigsten unter allen derartigen Schaustellungen sind jedoch die sogenannten „Streetparades“ (Straßenparaden) der Menagerien, der Circusinhaber u. dergl. Bei diesen bilden derlei Aufzüge das wirksamste aller Mittel, um Zuseher herbeizulocken. Nicht daß sie die anderen bescheideneren Mittelchen verschmähen würden! Da ist bespielsweise der Altmeister, der Vater der Reclamen, der berühmteste Mann Amerikas, der alte, ewig junge, frische, thatkräftige, erfindungsreiche Barnum! Wer hätte seinen Namen noch nicht gehört? Seine Menagerie, seine Pferde, Elephanten, Tiger, Löwen, Kunstreiter und Akrobaten sind — und dies nicht nur der Reclame nach, sondern thatsächlich — die berühmtesten der Welt. Oder bin ich selbst auch durch seine

geniale Reclame getäuscht worden, und spreche hier nur nach, was Barnum der Welt vormacht? Wie dem auch sei, seine Gesellschaft ist in der That ungemein sehenswerth, und nichts davon mehr, als die Straßenparaden durch die Hauptverkehrsadern New-Yorks und der anderen Großstädte. Wochen und Monate vorher werden diese Paraden in spaltenlangen Berichten der Zeitungen, durch ganze Seiten bedeckende Anzeigen, durch hausgroße Placate in bunten Farben, Kämpfe zwischen Schlangen, Alligatoren, Nashörnern und Elephanten darstellend, der Einwohnerschaft bekannt gegeben. An dem großen Tage selbst werden die Straßen, durch welche der Zug kommen soll, für den Verkehr gesperrt, besondere Compagnien Polizei aufgeboten, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, und viele Tausende drängen sich herbei, um „Barnum's Show“ zu sehen. All' das trägt naturgemäß in hohem Grade dazu bei, von Barnum sprechen zu machen, die Neugierde Anderer zu erregen, und — schließlich die abendlichen Vorstellungen für Wochen hinaus mit zahlendem Publicum zu füllen. Die Auslagen für die Reclame steigen in Zehntausende Dollars — aber der Zweck ist erreicht, und in doppelter Zahl rollen die Goldfüchse wieder in Barnum's Taschen zurück.

Neben den Menagerien machte in den letzten Jahren noch eine andere Art großartiger Schaustellungen von sich reden: Buffalo Bill, ein wilder Prairiejäger, dessen Agenten in Bezug auf Reclame den großen Barnum vielleicht noch übertrafen. Allerdings kam ihnen ein besonderer Umstand zu statten; Ihre Vorstellungen

hatten den Reiz der Neuheit! „Anything new“, „nur immer etwas Neues bieten!“ das ist der große Grundsatz bei dem Reclamewesen in Amerika. Die Yankees werden leichter blasirt, gesättigt als andere Nationen, sie sehen sich dieselbe Sache nicht zweimal an, sie gehen an gewöhnlichen Annoncen, die ihnen schon einmal begegnet sind, vorüber ohne sie zu beachten — und es wird deshalb immer etwas Absonderliches, noch nicht Dagewesenes sein, was mit Bestimmtheit auf großen Erfolg rechnen kann. Das hielt sich Buffalo Bill vor Augen, als er eines Tages New-York mit seinen ausgezeichneten wahrheitsgetreuen Darstellungen der Naturzonen und des wilden Lebens in den Prairien und Felsengebirgen überraschte. Das Leben der Indianer, leibhaftige Rothhäute in Federschmuck, mit Tomawhak und Scalpmesser, das tolle Treiben der „Cowboys“, der wilden Jäger und Trapper, die Jagden auf Büffel und Antilopen, die Kämpfe zwischen Weißen und Indianern, alles das führte er dem erstaunten, entzückten New-York in Wirklichkeit vor Augen. Es war gar nicht denkbar, gar nicht glaubwürdig, daß er über so viele Hundert Indianer, Arrapahaes und Sioux, Pawnees, Cowboys, Trapper, Büffel, Hirsche, Antilopen verfügen sollte, aber die große „Street parade“, die er noch am Tage seines Eintreffens in New-York veranstaltete, schlug alle Zweifel. Noch niemals hatte man einen derartigen Aufzug in den Straßen der Metropole gesehen! Alle Welt sprach davon, und Buffalo Bill's Erfolg war gesichert. Monate lang wurden seine Vorstellungen allabendlich von Zehntausenden besucht.

Und wie die Menagerin machen es die Theater mit ihren Anschlagzetteln und den Reclamen auf ihren Zwischenacts-Vorhängen, so machen es die Kaufläden, die Fabrikanten von allerhand Artikeln, die Geschäftsleute bis hinab zu den Straßenverkäufern. Dem Obsthändler genügt es nicht, seine Waaren auf die gewöhnliche Weise durch Ausrufen feilzubieten, er bläst vielleicht eine Trompete. Der Zeitungsjunge in den Vororten der Großstädte oder in den Städten des Westens läuft nicht von Haus zu Haus. Er ist womöglich beritten, und an den Flanken seines Thieres prangt der Name seines Blattes in Riesenlettern. Der Verkäufer von diesen und jenen Artikeln greift zu den absonderlichsten Hülfsmitteln, um seine Waaren loszuschlagen, aber all' das hilft, jeder Dollar, zu Anzeigen verwendet, verzinst sich in reichlicher Weise. Einen solchen Argument kann Niemand widerstehen, und es wird mit dieser sprüchwörtlichen amerikanischen Reclame nicht früher ein Ende nehmen, bis die Verhältnisse dort drüben in dem großen Lande nicht ruhiger geworden, bis sich der Verkehr nicht in geregelteren Bahnen bewegt. Schon ist dies in den alten Staaten Neu-Englands, in Maine, Vermont, Connecticut der Fall, so ist es auch in den verhältnißmäßig alten Südstaaten, und so wird es auch in den Prairiestaaten werden. Auf den Hauptverkehrslinien und in den großen Metropolen wird aber die Reclamefackel voraussichtlich noch lange Zeit hoch aufflackern, hoffentlich nicht hoch genug, daß ihr Widerschein auch das alte Europa in Mitleidenschaft zieht.

Seiner Ehren Richter Lynch.

Seiner Ehren Richter Lynch ist in dem großen Lande jenseits der Atlantis ein gar gestrenges Forum, das keine Gnade, keine Rücksicht kennt. Richter und Henker in einer Person, befördert „Mr. Lynch" in jedem Jahre wohl mehr Personen in's Jenseits, als alle Scharfrichter Europas zusammengenommen während mehrerer Jahre. Das wird ein kleiner Auszug aus der amerikanischen Mord- und Hängestatistik sofort beweisen:

Im vergangenen Jahre wurden 93 Individuen durch die Hand des gesetzlichen Scharfrichters hingerichtet, aber nahezu die doppelte Zahl, 175, fielen Richter Lynch in die Klauen, der sie ohne Proceß, ohne Gerichtssitzung, oder Urtheilsspruch sofort dem Gevatter Sensemann übermachte. Man kann dabei gar nicht behaupten, daß Richter Lynch zu stark in's Zeug gegangen sei, denn es kamen 1889 in den Vereinigten Staaten über 3000 (sage dreitausend) gewaltsame Tödtungen vor, also etwa 8 Morde an jedem Tage, die Sonntage mit eingerechnet.

Diese schaudererregenden Zahlen dürften das summarische Verfahren des Richter Lynch wohl entschuldigen, ja es vielleicht sogar bedauern lassen, daß nicht einer noch größeren Zahl von Mordgesellen die wohlverdiente Strafe zu Theil wurde. Würde Mr. Lynch noch unerbittlicher walten, als er es bisher gethan, so nähme die Mordstatistik in Amerika nicht in so schrecklicher

Weise überhand. So betrug die Zahl der gewaltsamen Tödtungen im Jahre 1886 nur 1500, die Zahl der Hinrichtungen 83, jene der Lynch-Executionen 133; im Jahre 1887 war die Zahl der Morde auf 2335 gestiegen, die Zahl der Hinrichtungen aber auf 79, jene der Lynch-Executionen auf 123 gesunken. Und 1889 betrug die Zahl der Morde, wie gesagt, über 3000, also eine Verdopplung innerhalb dreier Jahre!

Was diese Statistik noch unheimlicher macht, ist der Umstand, daß sie gar nicht officiell ist, sondern nur aus Zeitungsberichten zusammengestellt werden konnte. Wie viele Morde und Lynchaffairen mögen in den großen Prairien, in den Gebieten jenseits der Felsengebirge, in den Bergen Kentucky's und Tennessee's alljährlich vorkommen, von denen nie etwas in die Oeffentlichkeit dringt? Die Mörder, ebenso wie die Lyncher haben ja alle Ursache, ihre grauenvollen Thaten zu verbergen, und so vorzüglich die Spürnasen der amerikanischen Reporter auch sein mögen, in den arglosen, einsamen Gebieten der genannten Staaten entgeht ihnen doch sehr viel, das sich in ihren Blättern als Sensationsfutter vorzüglich ausnehmen würde. Manche Zeitungen treiben ja in Bezug auf Mordstatistik einen förmlichen Sport. So fiel mir vor ein paar Jahren während eines Besuches von Cincinnati eine Nummer der dortigen „Gazette" in die Hände, die werthvolles Material über die Morde in dem benachbarten Staate Kentucky enthielt.

Die „Gazette" hatte die Kosten nicht gescheut, eine Anzahl Reporters in zwanzig der hundertdreizehn

Grafschaften Kentucky's zu senden, um alle dort innerhalb der letzten sieben Jahre vorgekommenen Mordaffairen zum Besten ihrer Leser zu erzählen. „Wir thun dies nicht etwa aus Uebelwollen gegenüber unserem Nachbarstaat," bemerkte die Zeitung dazu, „sondern wir glauben, dadurch Kentucky einen Dienst zu erweisen, an welchen die eigenen Zeitungen jenes Staates selbst längst gedacht haben sollten."

Und nun folgten die langen Tabellen, aus denen hervorging, daß in sieben Grafschaften allein während sieben Jahren 238 Morde vorgefallen waren! In 13 Grafschaften waren im Laufe von $3^1/_2$ Jahren nicht weniger als 479 Personen gewaltsam getödtet oder verwundet worden; im Ganzen gab es während der genannten Zeit von sieben Jahren 2846 Mord-, Schieß- und Stechaffairen, welche zur Kenntniß der Gerichte gekommen waren, und wie wurden sie gesühnt? Eine Hinrichtung, drei Verurtheilungen zu lebenslänglichen Gefängniß, und etwa zwanzig Verurtheilungen zu mehr als zehnjährigem Gefängniß!

Unter solchen Umständen ist es gewiß nicht zu verwundern, ja zu entschuldigen und vielleicht sogar gut zu heißen, daß die Bürger mitunter selbst Gericht ausübten, und daß Richter Lynch in Amerika eine so große Rolle spielt. Die Regierungen der neuorganisirten Staaten und Territorien des großen Westens hatten in früheren Jahren gar nicht die Mittel und die Gewalt, unter den zugelaufenen Abenteurern, Sträflingen und Gesetzflüchtlingen Ordnung zu halten. Ja die „Outlaws" hielten in vielen Orten häufig genug die Macht in ihrer

Hand, und wehe dem Richter, der sich vermessen hätte, einen der Ihrigen zu verurtheilen! Es wurde so lange gemordet, geschändet und geraubt, bis endlich die ehrbaren Elemente der Bevölkerung selbst die Polizei ausübten, indem sie sich zu einem „Vigilence Committee“, zu einer geheimen Gesellschaft von „Regulators“ zusammenthaten, um ihre Ortschaften von dem Gesindel zu säubern. Den ersten und zweiten Missethäter hingen sie an den nächsten Baum, und mit den Schießereien war es dann sofort zu Ende. Kam irgend ein Diebstahl vor, so wurde alles daran gesetzt, den Dieb zu fangen. Wurde er erwischt, dann hing man ihm eine Tafel um den Hals mit etwa folgender Inschrift: „Dieb N. N. hat 24 Stunden Zeit, unseren Ort zu verlassen.“ So wurde er von einer Patrouille vermummter Regulatoren durch die Straßen geführt, und außerhalb des Ortes freigegeben. Fand man ihn nach Ablauf des nächsten Tages noch im Orte, so wurde er unbarmherzig aufgeknüpft. Aber gewöhnlich ließen es die Bösewichter nicht darauf ankommen. Durch so summarische Justiz wurden die neuen Ansiedlungen in den Prairien und Felsengebirgen gar rasch von den schlechten Elementen befreit, und häufig genug hilft man sich auch jetzt noch auf solche Art, wo immer es noth thut. Oder man kommt den Richtern in ihrem gefährlichen und keineswegs angenehmen Beruf dadurch zuvor, daß man den Angeklagten im Gerichtssaale selbst vor den Augen der Jury niederschießt. Derlei Fälle kamen in den letzten Jahrzehnten wohl dutzendweise vor, selbst in Gegenden, wo die Regierungsgewalt hin-

reichend stark war, um dem Gesetze Achtung zu verschaffen und Richter wie Jury Mitglieder gegen die Rache der Spießgesellen des Angeklagten zu schützen. Dann lag nämlich die Gefahr nahe, daß der Angeklagte, von dessen Schuld alle Welt vollkommen überzeugt war, durch die Winkelzüge und Schliche seines von Freunden bezahlten findigen Advocaten vielleicht doch loskommen könnte. Die rasche Justiz der Regulatoren machte dem ein Ende, und gewiß wurden von den letzteren bisher viel weniger Justizmorde begangen, als von den Richtern.

Die verbreitetste und gefürchtetste der Geheimen Gesellschaften dieser Art war unzweifelhaft der zur Zeit des großen Sclavenkrieges entstandene „Kuklux Clan“. Die Mitglieder dieser über fast alle Südstaaten verbreiteten Gesellschaft trugen eine eigene, an die spanische Inquisitionstracht erinnernde Vermummung, waren zumeist beritten, und übten ihren Beruf zur Nachtzeit aus.

Binnen kurzer Zeit waren sie der Schrecken aller vagabundirenden, raubenden und schändenden Neger, aber auch der häufig rücksichtslos hausenden Besatzungen geworden, welche die Unions-Armee in den südlichen Städten zurück gelassen hatte. Die aus schwarzem Stoff angefertigten Anzüge der Geheimbündler wurden „Leichentuch“ genannt. Das Material dazu wurde zur Nachtzeit von geheimen Boten in die Privathäuser gebracht, und dort von den Frauen und Töchtern der unversöhnlichen Südstaatler zu derlei Vermummungen genäht, die dann ebenso verstohlen wieder abgeholt wurden. Das Geheimniß der Mitgliederschaft des „Kuklux-Bundes“

wurde so strenge bewahrt, daß kaum jemals einer von ihnen entdeckt wurde, obschon sowohl die Militärbehörden wie auch die Bundes-Regierung in Washington durch zahllose Geheimpolizisten nach ihnen forschen ließ.

Hatten die Kukluxer irgend eines Gebietes weitere Ausflüge zu unternehmen, so holten sie sich die Pferde für ihren Ritt zur Nachtzeit aus den Stallungen der nächsten Farmer, stellten sie aber pünktlich wieder nach ein oder zwei Tagen ihren Eigenthümern zurück. Beschloß irgend eine Behörde, etwa mit Militärmacht gegen die Kukluxer vorzugehen, dann paradirten dieselben möglicherweise noch in derselben Nacht in solcher Stärke an den Casernen vorüber, daß man die geplante Expedition wohlweislich wieder aufgab. Die Hauptziele des Kuklux Clans waren zunächst die Entwaffnung der nach dem Sclavenkriege bandenweise im Lande umherziehenden, mordenden und plündernden Neger, die Bestrafung, allenfalls auch summarische Aufknüpfung der Marodeure und notorischen Verbrecher und damit die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse in den Südstaaten. — Es war deshalb gerade in der Schreckenszeit nach dem Sclavenkriege, daß der Kuklux sich bald zur gefürchtetsten geheimen Gesellschaft entwickelte, welche die Geschichte eines einzelnen Landes kennt. Leider wurden die guten Ziele, welche die Gesellschaft ursprünglich verfolgte, in vielen Fällen nicht eingehalten. Grausame Hinrichtungen und Gewaltthaten, an die Zeiten der spanischen Inquisition erinnernd, nahmen immer mehr überhand und während dadurch die Kukluxmänner allmählich ihr gutes Ansehen einbüßten, gewannen mit der

Zeit auch wieder die Behörden an Macht und Einfluß. So brach denn endlich der Geheimbund in sich selbst zusammen und verschwand besonders in jenen Gegenden bald, wo er zu willkürlich gehaust, während sich anderwärts ähnliche Vereinigungen unter anderem Namen und bis auf den heutigen Tag erhalten haben oder seither neugebildet wurden.

So können beispielsweise die sogenannten „Kentucky Regulators" in Kentucky, die „Whippers-up" in Mississippi, die „Vigilants" in Texas und vor allem die berüchtigten „White-Caps" in Indiana als entartete Sprößlinge der Kuklux-Leute angesehen werden, Banden von bestialischen, entmenschten „Rowdies", die in schrecklicher Weise in den genannten Staaten hausen. Ihre Mitglieder, größtentheils der Auswurf der Bevölkerung, schlossen sich diesen Banden an, theilweise aus Rauflust und Blutdurst, theilweise um in Sicherheit irgend welche Privatrache auszuüben, zu der sie allein zu feige sind. Ganze Grafschaften werden durch diese Geheimbündler terrorisirt; Hoch und Niedrig, Alt und Jung, Reich und Arm wird nicht verschont, ja selbst an hilflosen Frauen vergreifen sich diese Halunken. Am schlimmsten hausen, wie gesagt, bis auf die jüngste Zeit, die „White Caps" oder „Weißmützen" in Indiana, die ihre Namen von den weißen Leinwandkappen und Masken erhielten, mit welchen sie sich vermummen. So erscheinen sie in Banden von sechs bis zwölf Mann zur Nachtzeit auf einsamen Höfen oder in kleinen Ortschaften, überfallen die Ahnungslosen vielleicht im Schlafe und üben ein schreckliches Rachegericht. Der Anlaß dazu mag in manchen Fällen wirklich irgend eine

ungesetzliche That des Betroffenen sein; aber häufig genug ist es nichts weiter, als daß der Arme sich vielleicht ein abfälliges Urtheil über einen Bekannten oder Nachbarn erlaubt hat, ohne zu ahnen, daß dieser ein Mitglied der „White-Caps“ sei. Allmählich lernte man die letzteren wohl auch kennen, aber Niemand wagte es, aus naheliegenden Gründen einen Namen zu nennen, oder in anderen als in den lobendsten Ausdrücken von Leuten zu sprechen, die man am liebsten an den Galgen wünschen möchte. So sagt Philipp Berges Folgendes über sie, was ich auch in verschiedenen Blättern Cincinnatis und Louisvilles bestätigt fand:

„Zuweilen fanden sich entschlossene Männer, die aufstanden und in öffentlicher Versammlung die Weißmützen als eine gesetzlose Horde erklärten und ihr Trotz zu bieten sich erboten. Es nützte ihnen nichts, daß sie ihre Häuser befestigten, reichliche Bemannung und Munition auf ihren Farmen hielten und mit der Büchse in den Händen schliefen — die Rache der Weißmützen erreichte sie doch. Zunächst fand der muthige Farmer eines Tages einen schriftlichen und vom Capitän der Weißmützen unterzeichneten Befehl vor seiner Thüre, das Land binnen drei Wochen zu verlassen; geschah dies nicht, so fand er ein kleines Bündel Reiser — die Kriegserklärung — und dann, nach einer Weile, wenn er schon zu glauben anfing, die Regulatoren hätten an ihn vergessen, wurde er plötzlich aus dem Schlafe geweckt, fand seine Knechte geknebelt in ihren Betten, seine Hunde vergiftet und seine eigene Person von maskirten Weißmützen umschlossen. Den Delinquenten zu binden,

war gegen die Regeln der Rächer, freiwillig sollte der freie Mann sich den freien Männern unterwerfen, auch Schmähungen waren nicht erlaubt, nichts ertönte in der Stille der Nacht als die Befehle des Capitäns, die Flintenschüsse, falls man auf Widerstand stieß und das Klappern der Pferdehufe, denn die Regulatoren unternahmen ihre Züge stets beritten. Der Gefangene wurde zum nächsten Baum gebracht, dort mit den Armen am Stamm befestigt, seiner Kleider entledigt und erhielt eine „lashing“ oder „whipping“, das heißt eine Tracht von Ruthenhieben, an welcher alle bei dem Racheact erschienenen Weißkappen theilnehmen mußten. Keiner gab weniger als sechs Streiche, deren jeder Blut zog oder einen Fetzen der Haut fortriß. Oftmals erschienen die Rächer in einer Stärke von fünfzig Leuten und in diesem Fall ließen sie den Gemißhandelten gewöhnlich todt auf dem Platze: war ihre Anzahl eine geringere, so hatte er Aussicht, bei rechtzeitiger ärztlicher Hilfe mit dem Leben davon zu kommen. Jedenfalls hatte der Zug der Regulatoren es zur Folge, daß der Gepeitschte für alle Zeiten mürbe gemacht war und es nie wieder wagte, eine Aeußerung über die Rächer zu thun, wenn er nicht vorzog, die Gegend schleunigst zu verlassen. Gleiche Tractamente erhielten Landstreicher, Faulenzer, Trinker, Spieler und Lügner, sowie allerlei andere schlechte Charaktere. Pferdediebe wurden kurzer Hand, ohne jegliches Verhör, aufgehängt. Auf eine bloße Verdächtigung hin wurden zahlreiche Leute erschossen. Am schlimmsten waren die Frauen daran, denn die Unmenschen machten in Hinsicht des Geschlechtes

durchaus keinen Unterschied. Frauen, ob Wittwen oder unverheirathete Weiber, die in den Verdacht geriethen, unerlaubten Umgang mit Männern zu haben oder sich sonstwie ungebührlich zu betragen, wurden in den Wald geschleppt und zu Tode geprügelt. Gleiches Schicksal traf oft die Priester, deren Ermahnungen den Weißmützen nicht gefielen; alte gediente Militärs, deren Pensionsbezug die Strolche ärgerte. Das kleinste Vergehen, ein Rausch am Sonntag, eine kleine Grenzstreitigkeit mit den Nachbarn, zog von allen Seiten die Regulatoren herbei — und fanden sich keine Schuldige, so wurden Unschuldige gepeitscht und gelyncht, nur um dem Blutdurst der Horde Nahrung zuzuführen. Mancher Mörder, das soll keineswegs geleugnet werden, fand seine Strafe von den Händen dieser Gesellschaft, doch wiegen die nützlichen Thaten jene von denselben Händen verübten Greuel bei Weitem nicht auf. Crawford County, der Hauptsitz der Bande, hatte bis vor Kurzem weder Polizei noch Gerichte. Als die großen Zeitungen, die seit Jahren dem Publicum allmonatlich die geschehenen neuen Schreckensthaten erzählten, mit drohender Stimme Herstellung der Ordnung von der Regierung forderten, fürchteten sich Polizisten und Detectives, ihre Sitze in den gefährlichen Gegenden zu nehmen, und so war es bis auf die allerneueste Zeit geblieben. Es mußte zu einer Krisis kommen, bevor auch ein Umschwung in den Verhältnissen stattfinden konnte.

Dieser Zeitpunkt ist nun herangerückt. Auftauchende Gerüchte, daß der Gouverneur von Indiana mit dem

Kriegssecretär wegen Entsendung von Militär gegen die Weißkappen in Correspondenz getreten sei, veranlaßten eine allgemeine Bewegung im Staate und bewogen die Regulatoren, hier und da ihre Kappen zu lüften. Man erfuhr genau, welcher Art Leute, wer die Mitglieder und daß sie im Durchschnitt nicht besser seien, als die von ihnen gemißhandelten Personen selbst. Entlassene Sträflinge, Diebe, Bigamisten, Besitzer von Spiel- und Trinkhöllen fanden sich unter ihnen, deren Brutalität allein, deren Rachsucht gegen einzelne Personen, gegen Concurrenten oder Erfolgreichere nicht selten die Triebfedern jener gräßlichen Vorgänge bildeten. Zwar waren die Gesellen nun alarmirt, aber keinesfalls auch muthlos. Zu lange hatten sie schon die Landstraßen mit dem Blute harmloser Fremder gewaschen, zu oft wehrlose Mädchen in den Wäldern wegen eingebildeter, von eifersüchtigen Augen entdeckter und unerwiesener Vergehen gepeitscht und armselige Landstreicher zu Dutzenden wegen einfacher, kleiner Diebstähle gehängt — ohne daß Bürger oder Behörden eingeschritten wären. Sie glaubten also auch jetzt nicht daran und drohten sogar in offenen Briefen an die Regierung, den etwa anrückenden Truppen mit Waffengewalt entgegenzutreten, um einen Kampf auf Leben und Tod mit ihnen auszufechten.

Trotz aller Drohungen hielt der Gouverneur sein Wort. Militär und starke Trupps von Beamten unter der Leitung tüchtiger Sheriffs gehen seit den letzten Monaten 1889 gegen die Aufständischen, die der wiederholten Aufforderung, ihre Verbindungen zu lösen und ihre Waffen auszuliefern, nicht Folge leisten, energisch vor

und sind entschlossen, dieselben auszurotten oder zu vertreiben. Kugeln werden auf beiden Seiten nicht gespart, doch zeigt es sich, daß die geordnete Macht derjenigen der geächteten bei weitem überlegen ist. Mit der Hülfe der Bürger, die nun, da die Weißkappen selbst mit ihren Verfolgern beschäftigt sind, sich in geordnete Compagnien verwandeln und selbst das Amt der Rächer an den Regulatoren übernommen haben, wird die Austreibung der Weißmützen sicher gelingen, und daß dieselben nicht zu neuer Macht gelangen, dafür sorgen die inzwischen organisirten straffen Behörden, die ordentlichen Bürger selbst und die Miliz."

Aehnlich wird es wohl in den nächsten Jahren mit der fortschreitenden Gesittung der neu besiedelten Länder den anderen noch bestehenden Geheimgesellschaften ergehen. Aber ihre Ausrottung ist ein schwieriges und langwieriges Unternehmen, denn es kommen dabei andere Umstände mit in's Spiel, auf die man im ersten Augenblick gar nicht verfallen würde. Wie schon erwähnt, gehören die Mitglieder der geheimen Rächerbanden hauptsächlich den rohen, ungebildeten Elementen der Stadt- und Landbevölkerung an; sie sind ständige Besucher der Kneipen und Spielhöllen, „Sporting men", die auf jedem Kampfplatz der Dauerläufer und Faustkämpfer, bei allen Hahnen- und Hundekämpfen das große Wort führen, und bei jedem geringsten Anlaß sofort zu Messer und Revolver greifen; Schnapshausgrößen, die unter Gleichgesinnten großen Einfluß, möglicherweise auch einen großen Anhang haben, den sie bei den politischen Wahlen auch in ausgiebigster Weise

verwerthen. Die städtischen Politiker, welche sich fette Aemter erwerben wollen, müssen mit dieser niedrigsten aber zahlreichen Classe von Wählern rechnen, und sind nur zu häufig mit ihnen unter einer Decke. Eine Hand wäscht die andere, und so kommt es, daß mitunter sogar die obersten Stadtbehörden ihren Unthaten gegenüber ein Auge zudrücken und die Missethäter laufen lassen müssen, wollen sie bei den nächsten Wahlen ihre Aemter behalten. Ist bei einem vorgefallenen Verbrechen die öffentliche Meinung zu erregt, um den Verbrecher durch advocatische Winkelzüge durchschlüpfen zu lassen, so wird nur zu häufig im Einverständniß mit der Polizei selbst ein „Mob" organisirt, der das rechtzeitig nicht hinreichend bewachte Gefangenhaus stürmt und den Verbrecher herausholt, um ihn angeblich außerhalb der Stadt an einen Baum zu knüpfen. Aber während des Tumultes läßt man ihn entschlüpfen, und die Sache ist abgethan.

Schlimmer freilich ergeht es den Verbrechern, welche derlei politische Freunde nicht besitzen, oder sich möglicherweise an einem der ihrigen vergangen haben. Dann wird das Gefängniß gestürmt, der Gefangene herausgeholt, und unbarmherzig an den nächsten Baum geknüpft, worauf vielleicht noch jeder seinen Revolver auf den Unglücklichen abfeuert. Manche, an denen auf solche Art Lynchjustiz geübt wurde, sind zur Unkenntlichkeit verstümmelt!

Aber nicht nur die genannte Art „Rowdies", auch ganz achtbare Bürger rotten sich häufig genug in der ersten Entrüstung über einen begangenen Mord oder

andere Verbrechen zusammen, um sofort an dem Thäter Rache zu üben. Wie Philipp Berges in einer interessanten Arbeit über diese Lynchjustiz sehr richtig bemerkt, sind sämmtliche Gelynchte männlichen Geschlechts und zwei Drittel derselben Farbige.

„Die Neger lassen sich oft zu höchst schweren, ihrer bestialischen Natur wegen unmöglich näher zu erörternden Sittenverbrechen und der gleichen Quelle entspringenden Mordthaten hinreißen, wie es erwiesen ist, größtentheils in Anfällen von Wahnsinn — — Umstände, welche die amerikanischen Psychologen aus der schnellen, gewaltsamen Civilisation und gewissermaßen als rudimentäre, rückgreifende Strömungen im Blute der schwarzen Rasse erklären wollen. Auf die verübten Sittenverbrechen, auch die schwersten, steht selbstverständlich in keinem Falle Todesstrafe, es liegt aber auf der Hand, daß dieselben, besonders wenn weiße Personen, Töchter und Frauen der Farmer, Opfer der Brutalität werden, eine weit größere und nachhaltigere Aufregung hervorrufen, als selbst Raubmorde oder blutige Racheakte und erklärt die Thatsache, daß Herr Richter Lynch in diesen Fällen stets schon seines Amtes gewaltet hat, wenn der Countysheriff mit seiner „Posse“ von Beamten ankommt, um den Verbrecher zu verhaften. Mit der gleichen Energie geht die Bevölkerung gegen derartige weiße Missethäter vor und zwar im Osten wie im Westen, in New-York wie in Californien. Hier macht es keinen Unterschied, ob der Staat gut oder schlecht bebaut, flach oder gebirgig ist, eine wohl organisirte Polizei besitzt oder nicht. Alle Staaten und Territorien sind an der Gesammtzahl mit

einigen Lynchexecutionen vertreten. Was jedoch bei denselben am vornehmlichsten zu beachten, ist der Umstand, daß die „Lynching-Parties", wie sie soeben geschildert wurden, stets nur solche Personen richten, die sich eines Mordes oder wirklich solcher Greuel schuldig gemacht haben, die ihre Ausrottung auch dem Vernünftigen und Barmherzigen als eine Wohlthat für die menschliche Gesellschaft erscheinen lassen. Nie vergreifen sie sich an Dieben oder Einbrechern, nie an Landstreichern oder Personen, deren Verbrechen unbedeutend oder zweifelhaft sind."

Der erste und einzige bekannt gewordene Lynchmord, der an einer Frau begangen wurde, ereignete sich im Sommer 1889 im Territorium Wyoming. Den Viehzüchtern in der Nähe des Sweet water-Flusses wurden um jene Zeit zahlreiche Rinder gestohlen und sie beschlossen deshalb an den ersten Dieben, dessen sie habhaft werden sollten, ein Exempel zu statuiren. Zufällig fand einer von ihnen einige ihm gehörige Rinder in der Heerde der bekannten „Cattle Queen" (Vieh-Königin) Kate Maxwell, die in der Nähe am Independence Rock in Wyoming eine „Ranch" besaß. Kate Maxwell war ein heroisches Weib von großer Schönheit, ritt so flink wie ein Indianer, schoß besser als ein Trapper, und handhabte den Lasso so geschickt wie ein Cowboy. Der „Ranchman", dessen Rinder sich bei ihr vorgefunden hatten, sandte einen Boten zu ihr, um dieselben abzuholen und dabei Kate Maxwell zu sagen, daß es für sie und ihren Liebhaber, einen Burschen Namens Averill, besser wäre, wenn sie die Gegend binnen 48 Stunden

verlassen würde. Zwei Kugeln aus ihrem Winchester-Gewehr, auf den Boten abgeschossen, waren ihre Antwort. Sofort sammelte der Ranchman zwanzig seiner Nachbarn und galoppirte mit ihnen zu Maxwell's Ranch. Während einige mit geladenen Gewehren, die Hähne gespannt, alle Fenster und Thüren besetzten, trat der Ranchman in die Hütte und rief Kate Maxwell und ihrem Gefährten zu, die Hände empor zu halten. Statt Folge zu leisten, griffen sie zu ihren Waffen, wurden aber bald überwältigt. Nun gab man ihnen Pferde und ließ sie streng bewacht zu dem nächsten großen Baum reiten. Dort wurden Stricke über einen starken Ast geworfen und mit einem Ende um die Hälse der Diebe gewunden. Dann trieb man die Pferde, auf welchen sie saßen, mit einem Peitschenhieb fort, und die beiden Körper baumelten in der Luft. Die Viehzüchter feuerten nun einige Kugeln auf die Opfer und ritten nach Hause. Der Bericht des „New-York Herald“ über diese entsetzliche Hinrichtung schließt mit den lakonischen Worten: „more hangig will follow, unless there is less thieving.“ „Hören die Diebstähle nicht auf, so werden noch andere Executionen folgen.“

Am grausamsten wird von der Lynchjustiz den Negern mitgespielt, die sich Sittlichkeitsverbrechen zu Schulden kommen ließen. Davon nur zwei Beispiele von den hunderten, welche in den letzten Jahren besonders in den Südstaaten vorfielen. Im ersten Falle war ein Neger in Calcasieu (Louisiana) verhaftet und zu mehreren Jahren Gefängniß verurtheilt worden, weil er sich an einem Negermädchen vergangen hatte. Er

entsprang jedoch aus der Haft in Gesellschaft eines weißen Mörders. Sofort wurde ihnen von einer Anzahl Bürgern mit Bluthunden nachgehetzt, und in Edgerly, im Staate Texas, fielen sie ihren Verfolgern in die Hände. Der Weiße wurde vom Sheriff wieder in Haft genommen, der Neger jedoch von den Lynchern an den nächsten Baum gebunden. Dann häufte man Tannenzapfen und Holzspähne um ihn herum, legte Feuer daran, und verbrannte den Neger so bei lebendigem Leibe! — Aehnlich erging es am 27. December 1885 einem Neger, der die schöne Tochter eines weißen Pflanzers aus Alabama in der Nähe von Mobile seinen Gelüsten durch Gewalt gefügig machen wollte. Als sie sich wehrte, zog er einen Revolver und jagte ihr eine Kugel durch den Kopf. Kaum war diese bestialische That bekannt geworden, so war auch schon die ganze Grafschaft auf den Beinen, um den Mörder zu fangen. Nach mehrtägigem Suchen fand man ihn in dem Dörfchen Gainestown, und da er seine Schuld eingestand, wurde seine Execution auf der Stelle beschlossen. Die Mehrzahl war für das Verbrennen. Man band ihn an einen Pfahl, häufte Brennmaterial um ihn herum und entzündete dasselbe. Nach einiger Zeit wurde das Feuer auseinander geworfen, um den furchtbar Leidenden noch länger Schmerzen erdulden zu lassen, und dann häufte man abermals brennende Scheite um ihn, um sie nach einigen Minuten wieder zu entfernen. Diese entsetzliche Grausamkeit wurde dreimal wiederholt, bis der Körper des Negers vollständig verkohlt war. Der Newyork Herald vom 24. December 1885, in welchem die

Schilderung dieses barbarischen Vorfalles enthalten ist, fügt demselben folgende Zeilen bei: „Dies war der zweite Fall gleicher Art, welcher sich in unserer Gegend innerhalb zehn Jahren ereignete. Das erste Mal war das Opfer ein Negerpriester, welcher eine alte Frau ermordet, und an einem jungen Mädchen ein unnennbares Verbrechen begangen hatte. Er wurde gerade festgenommen, als er in seiner Kirche predigte, und seine Pfarrkinder halfen ihn zu rösten“ (the Congregation helped to roast him). — Es könnten, wie bemerkt, hunderte ähnlicher Fälle angeführt werden, aber die erzählten sind wohl mehr als genügend, um die seltsamen Zustände in der größten Republik Amerikas zu kennzeichnen. „Wo viel Licht ist, ist auch viel Schatten“, heißt das Sprichwort, aber wo ist das Licht, das solche Schatten ausgleichen könnte?!

II.

West.

Eine neue Millionen-Stadt.

Noch vor zehn Jahren wäre es selbstverständlich gewesen, daß eine Weltausstellung zur Feier des vierhundertjährigen Jubiläums der Entdeckung Amerikas New-York zum Schauplatz haben müsse. In Philadelphia konnte das hundertjährige Unabhängigkeits-Jubiläum gefeiert werden, weil diese Unabhängigkeit in der Quäkerstadt am Delaware ihre Wiege hatte. Aber in der gleichen Weise die Entdeckung der neuen Welt auf dem Schauplatz dieser Entdeckung, dem kleinen Watling-Inselchen in den Bahamas, zu feiern, würde doch seine Schwierigkeiten haben. So mußte eine Stadt Nordamerikas dafür gewählt werden, und ein großer Theil der New-Yorker schien ganz verblüfft, als im Vereinigten Staaten-Congreß die Frage bezüglich der Wahl der Weltausstellungsstadt überhaupt ventilirt werden konnte. Welche Stadt könnte denn dabei in Frage kommen? Welche wäre vermessen genug, der „Imperial City“, der großen Metropole am Hudson, den Rang streitig zu machen?

Chicago!

Lange schwankte der Kampf zwischen den beiden Städten. New-York, das stolze, mächtige, übermüthige New-York war von jeher gewohnt, in den Vereinigten Staaten die erste Violine zu spielen, ja, in gar manchen Geschäftskreisen hatte man sich dort unwillkürlich von Alters her in die Idee eingewöhnt, den „großen Westen" — „the great West" — beinahe ebenso als eine Colonie anzusehen, wie Amsterdam es mit Java thut. Und nun kam diese kaum viel mehr als fünfzig Jahre bestehende Hauptstadt des großen Westens, dieses Chicago, und macht New-York die geplante Weltausstellung streitig! Die Sache gelangte vor dem Congreß zur Entscheidung, und Chicago erhielt den begehrten Preis!

Es war das erste Mal, daß irgend eine andere Stadt Amerikas sich mit New-York in die Schranken zu stellen wagte, das erste Mal, daß Newyork geschlagen wurde. Voraussichtlich wird es nicht das letzte Mal sein. Chicago macht aber New-York nicht nur die Weltausstellung, sondern sogar dessen Hegemonie über die nordamerikanische Union streitig. Wächst Chicago, wie es in den letzten zehn Jahren gewachsen ist, so wird es in den ersten Decennien des zwanzigsten Jahrhunderts New-York überflügelt haben und zu dem geworden sein, was es vielleicht selbst nicht anstrebt, was es aber vermöge seiner Lage werden muß: zur commerciellen Hauptstadt der Vereinigten Staaten, ja, des nordamerikanischen Continents.

Wer's nicht glaubt, der komme 1893 und besuche die Weltausstellung, besuche Chicago. Ich habe lange genug in Amerika gelebt und die beiden Hälften der

neuen Welt Jahre lang bereist. Ich kann offen sagen, ich betrachte Chicago als das größte Wunder Amerikas, als den Urtypus des specifisch amerikanischen Wesens, als die am meisten amerikanische Stadt des großen Landes, viel mehr so, als New-York oder Boston oder Philadelphia. Es ist vielleicht die gewaltigste der menschlichen Schöpfungen aller Zeiten, der merkwürdigste Städte-Phönix. Erst vor sechzig Jahren auf kahlem Prairieboden gegründet, zweimal verbrannt, zweimal aus rauchenden Trümmerhaufen neu erstanden, ist es heute schon eine Stadt, deren Pulsschlag in New-York ebenso verspürt wird wie in den großen Centren Europas oder an den Küsten des Stillen Oceans. Noch vor einem guten Mannesalter ein kleines Landstädtchen, war es bereits in den Siebziger Jahren in mancher Hinsicht der größte Markt Amerikas, das Nischnij-Nowgorod eines ganzen Continents und rivalisirt heute, wie gesagt, selbst mit New-York. Noch leben Männer, die bei der Gründung Chicagos betheiligt waren, und jetzt sehen sie statt der nackten Prairien, auf welchen sie als Jünglinge ihre Rosse tummelten, eine Riesenstadt mit tausend Straßen und sechszigtausend Häusern. Und in jedem Jahre entstehen auf den grünen Weideflächen Tausende von Häusern, neue Straßen, neue Stadttheile. Die Welt hat des Gleichen niemals gesehen!

Die Chicagoer erzählen fremden Besuchern gern den Scherz, daß einer der Ihrigen eines Abends sich auf der Prairie schlafen legte und am nächsten Morgen in einem Hotel erwachte, das über Nacht über ihm er-

baut worden war. Sie haben damit, figürlich gesprochen, das Richtige getroffen.

Als ich 1876 die Stadt, die ich nachher so oft besuchte, zum ersten Male sah, kam ich aus der Ueberraschung nicht heraus und empfand etwa die gleiche Aufregung, wie bei meinem ersten Besuche der Ewigen Stadt. Welch' gewaltigen Contrast bieten diese beiden, merkwürdigen Städte — Rom und Chicago! Dort die alte Stadt der alten Welt, hier die neueste Stadt der neuen Welt, — dort die einstige Residenz der Kaiser-Despoten und Päpste, hier die Residenz des freiesten Bürgers, dort zum Theil Verfall, hier der größte Reichthum, hohe Blüthe; — dort Vergangenheit, hier Gegenwart und Zukunft. — Beide wurden von Feuersbrünsten zerstört, beide wurden wieder aufgebaut, beide bestehen. Aber während auf das Ewige Rom Jahrtausende herabsehen, sind es in Chicago fünf Jahrzehnte! Wie würden sich Gregorovius und Mommsen in Chicago ausnehmen? — „Rom wurde nicht an einem Tage gebaut", so sagt das Sprichwort, aber es wäre nicht am Platze, es auf Chicago anzuwenden. Die Geschichte eines Tages von Chicago, des Tages nach dem großen ersten Brande, sagt uns, warum.*)

„Viele Wege führen nach Rom." Noch mehr führen nach Chicago. Nicht weniger als einundvierzig Eisenbahnen münden in diese „Queen City of the West", diese „Königin des Westens". Nahezu 20 Mi-

*) Siehe Hesse-Wartegg, „Nordamerika". Leipzig, Gustav Weigel's Verlag.

nuten läuft der Zug zwischen den Häusern nach dem Herzen der Stadt, und das erste Wunder, das wir wahrnehmen, ist der Wald von hohen, bunt bewimpelten Masten, der über die Häuser emporragt.

Masten? — In einer Stadt, die tausend englische Meilen vom Atlantischen und zweitausend vom Stillen Ozean entfernt, mitten im Herzen des großen Continents gelegen ist? — Jawohl. Sie sind uns zugleich die Erklärung für den Aufschwung und die Größe von Chicago.

Chicago liegt an jener Stelle des großen canadischen Seensystems, wo dieses durch den Michigan-See am weitesten nach Süden gegen den Mittelpunkt des Continents reicht, und ist so durch seine Lage allein schon zur Handelsmetropole dieser gewaltigen Seen bestimmt, die zusammen an Flächenraum das adriatische Meer weit übertreffen und deren Uferländer zu den reichsten Distrikten des Continents gehören. Am Südwestende des Michigan-Sees sich ausbreitend, sendet Chicago seine Schiffe (es besitzt deren an 400 mit nahezu hunderttausend Tonnen Gehalt) nordwestlich in die canadischen Häfen des Superior-Sees, nordöstlich über den Huron- und Erie-See durch den Welland-Canal um die Niagara-Fälle herum nach dem mächtigen St. Laurenzstrom, der sie nach Montreal, Quebec und selbst in den Atlantischen Ocean bringt. Dank der Verbreiterung und Vertiefung des Welland-Canals können große transatlantische Schiffe von Liverpool oder Hamburg bis an die Hafenquais von Chicago gelangen! Ebenso steht die Stadt vermittelst der cana-

dischen Seen und des von dort nach dem Hudson führenden Eriecanals mit New-York in Wasserverbindung. Andererseits ist das canadische Seensystem und seine Hauptstadt Chicago vermittelst des Illinois-Canals mit dem Mississippi, also mit St. Louis und Neuorleans verbunden, und es ist deshalb nicht Wunder zu nehmen, daß Chicago, obschon tausend Meilen vom nächsten Meere entfernt, doch zu einem der größten Seehäfen der Erde geworden ist. Im Jahre 1879 landeten und clarirten hier über 12,000 Schiffe mit nahe 4 Millionen Tonnen Gehalt, im Jahre 1882 war der letztere auf 5 Millionen Tonnen gestiegen; 1886 belief sich der Hafenverkehr schon auf 22,000 Schiffe, fast eine Verdoppelung des Verkehrs innerhalb sieben Jahren! Es ist dies eine Schiffszahl, welche jener des Verkehrs von New-York, Boston und Neuorleans zusammengenommen nahezu gleichkommt und ein Drittel des gesammten Schiffsverkehrs der Vereinigten Staaten bildet!

Dazu ist Chicago der Hauptmittelpunkt des ganzen Eisenbahnsystems der Vereinigten Staaten. Wie bemerkt, 41 Bahnlinien laufen hier zusammen und man kann deshalb wohl sagen, Chicago werde nicht nur aus Straßen mit Häusern, sondern auch aus Eisenbahnlinien mit Bahnhöfen gebildet. Fünfzigtausend englische Meilen Eisenbahnen, einer Capitalsanlage von nahezu 2 Milliarden Dollars entsprechend, sind direct von Chicago abhängig, und die Geschichte ihrer Erbauung liest sich beinahe wie ein Märchen. Einzelne der Chicagoer Eisenbahngesellschaften, wie z. B. die Chicago u. Northwestern Bahn, oder die Chicago Burlington u. Quincy,

Chicago Milwaukee und St. Paul, und andere haben jede ein Eisenbahnnetz von 4000 engl. Meilen und noch mehr, mit je 20- bis 25,000 Waggons und je 6- bis 900 Locomotiven. Auf den Linien der Chicago and Northwestern Eisenbahn verkehren allein 450 Personen- und 800 Frachtzüge täglich! Und dieses ganze große Eisenbahnnetz, das tief in die Prairiestaaten eindringt und die Felsengebirge überschreitend auf verschiedenen Wegen nach der Stillen Ocean-Küste läuft, hat in Chicago seinen Ausgangspunkt.

Man sieht also, Chicago ist von allen Seiten mit einem Netz von schiffbaren Flüssen und Canälen oder Seen umgeben, das es mit den Oceanen in Verbindung bringt, und außerdem der Mittelpunkt eines großartigen Eisenbahnsystems, das alle Theile des nordamerikanischen Continents umspannt. Wo also Chicago gegenwärtig steht, dort mußte eine Weltstadt entstehen. Nicht der Zufall hat Chicago groß gemacht. Seine Lage war ausschlaggebend, geschaffen wurde es von den Zuzüglern aus aller Herren Länder, nicht zum Geringsten auch von Deutschen. Chicago muß vorhanden sein, soll der ganze amerikanische Verkehr nicht in's Stocken gerathen, und als es vom Feuer verzehrt wurde, wurde es deshalb wieder geschaffen. Und käme ein drittes Feuer, und würde es abermals dem Erdboden gleichgemacht, so würde man ein drittes Chicago bauen, welches das heutige Chicago an Großartigkeit und praktischen Anlagen vielleicht um ebensoviel übertreffen würde, wie das gegenwärtige Chicago das alte, vor dem Brande bestandene, übertrifft.

Dieses erste Chicago ist spurlos verschwunden. Keine Ruine, kein rauchgeschwärzter Stein zeugt mehr davon, daß am 9. October 1871 etwa zwanzigtausend Häuser der Feuersbrunst zum Opfer fielen, denn noch brannte die Stadt, als auch schon die Obdachlosen auf der offenen, von den herüberwehenden Gluthen erhitzten und versengten Prairie an den Wiederaufbau dachten. Ganz Amerika reichte ihnen hilfreich die Hand, ganz Amerika gab die Mittel her und baute Chicago wieder auf. Darin allein schon liegt ein Beweis von der Lebenskraft und der Nothwendigkeit des Bestandes dieser Stadt. Aus Wohlthätigkeit liehen die Yankees ihre Unterstützung, aus Speculation boten sie ihr Capital dar. In dem Zeitraum vom 15. April bis 14. December 1872, also innerhalb 200 Wochentagen wurde bei einer Arbeitszeit von durchschnittlich 16 Stunden täglich, in je zwei Stunden ein Eisen- und Steinpalast von 25 Fuß Façade und vier bis sechs Stockwerken Höhe erbaut! Und so stand schon ein Jahr nach dem Brande auf demselben Boden die merkwürdigste und betriebsamste Stadt Amerikas.

* * *

Man durfte die Frage stellen, ob nicht New-York großartiger, Boston oder Baltimore schöner, Washington prächtiger sei, als Chicago. Vielleicht. Aber Alles in Allem genommen, kann sich keine Stadt Amerikas, auch New-York nicht ausgenommen, mit Chicago messen. Seine breiten, schnurgeraden Straßen kreuzen sich mit

großer Regelmäßigkeit in rechten Winkeln und lehnen sich an der Ostseite an die weite blaue Wasserfläche des Michigan Sees, während sie nach den anderen Richtungen hin nicht etwa in die offene Prairie auslaufen, sondern überall in herrliche, schattige Parks und breite alleenbesetzte Boulevards münden, welche die Stadt wie mit einem grünen Kranz umgeben. Keine Stadt Amerikas hat eine derartige Zahl großer öffentlicher Parkanlagen aufzuweisen. In New-York wurde der ganze verfügbare Baugrund dem Mammon und seinem Dienst gewidmet. Nur der Central-Park konnte der Bauwuth der New-Yorker abgerungen werden. Der Rest der Insel Manhattan ist mit verhältnißmäßig engen, dem Verkehr durchaus nicht genügenden Straßen, mit Geschäftspalästen, Miethskasernen, Fabriken und Wohnhäusern dicht verbaut worden, und selbst in den eleganten Avenuen der Metropole stehen die Prachtbauten der Millionäre dicht aneinander, ohne Zwischenräume, ohne Gärten. Nur etwa ein halbes Dutzend der Krösusse gönnte sich den Luxus eines freien Raumes oder Gärtchens. Bei den anderen Geldprotzen New-Yorks überwog der Mammon ihren Schönheitssinn, ihre Bequemlichkeit. Lieber ein paar Tausend Dollars mehr im Geldsack als einen Garten um das Haus. In Chicago ist das Umgekehrte der Fall. Nur in dem Geschäftsviertel sind die Häuser so dicht aneinandergebaut, mächtige Paläste aus Stein und Eisen von mitunter kostbaren Façaden und imposanter architektonischer Wirkung. Sobald man auf einer der zahlreichen, nach allen Richtungen hinlaufenden Pferde- und Kabelbahnen

aus dem Geschäftstheile hinaus in die „Residential quarters“ fährt, wird man die Sorgfalt und Liebe bewundern können, welche die Chicagoer auf ihre Wohnhäuser verwenden. Keine der amerikanischen und, ich wäre geneigt, zu sagen, auch der europäischen Städte, hat dergleichen aufzuweisen, oder besäße so zahlreiche Privathäuser. Thatsächlich giebt es nirgends mehr Hausbesitzer im Verhältniß zur Bevölkerung als hier. Der Chicagoer, reich oder arm, hat in ausgesprochenster Weise das Bestreben, in seinem eigenen Hause zu wohnen, und die vielen Credit- und Baugesellschaften geben ihm hierzu die Möglichkeit. Ich war bei der Unmasse großer Banken und Geldinstitute verwundert, zu finden, daß Chicago verhältnißmäßig so wenige und auch nur unbedeutende „Saving banks“ (Sparbanken) besitzt. Die Baugesellschaften ersetzen sie. Der Chicagoer scheint es vorzuziehen, seine Ersparnisse in seinem eigenen Hause anzulegen, und so kommt es, daß man selbst in den entferntesten Arbeiterquartieren eine Unmasse reizender kleiner Wohnhäuser mit schmucken Gärtchen findet, Häuser, die nicht in langen Reihen dicht aneinander gebaut sind, sondern jedes für sich auf eigenem Grund und Boden stehen.

In noch viel großartigerem Maße ist dies natürlich in den vornehmeren Stadttheilen der Fall. Straßen wie etwa Piccadilly oder Cromwell Road in London, die Fifth Avenue in New-York, die Wilhelmsstraße in Berlin, Faubourg St. Germain in Paris sind in Chicago, der neuesten Millionenstadt, als Wohnstraßen für die elegante Welt gänzlich unbekannt. Als bestes Beispiel

dienen die Michigan und die Wabash Avenue. Diese breiten, wohlgepflegten, mit Bäumen bepflanzten Avenuen gleichen eher Parks, so groß und schattig sind die sie zu beiden Seiten auf Meilen hinaus begleitenden Gärten, in deren Mitte sich die herrlichsten Villen und Landhäuser erheben, jedes einzelne für sich, entfernt von den Nachbarhäusern, „a home and a castle“ zu gleicher Zeit. Dort, in dieser herrlichen Villenstadt, die umgeben von Parks und Boulevards, sich gegen Osten an den See anlehnt, vergißt man ganz, daß man sich in der großen Industrie- und Handelsstadt, in dem geschäftigen, rauchigen Chicago befindet, in der Metropole der Schlächtereien, des Getreidehandels, der Eisenindustrie und Gießereien. Ebenso haben auch die westliche und die nördliche Hälfte Chicagos ihre „residential suburbs“, aber die südliche Villenstadt ist bisher doch die vornehmste geblieben. Nächst ihr ist wohl das nördliche, rings um den schönen Lincolnpark gelegene Villenviertel das fashionabelste, jedenfalls das angenehmste, denn die Nachbarschaft der thatsächlich mit viel Geschmack hergestellten Parkanlagen ist von großem Werth. Und dazu der gewaltige See, dessen Brandung die schattigen Parkufer bespült, und an dessen Gestaden ich an heißen Sommertagen so oft ruhte, mich irgendwo in einsamer Waldregion des Superior-Sees wähnend, obschon eine englische Meile von mir die zukünftige Metropole des ganzen Continents lag.

Der schöne Michigan-See! Da ruht er mit seiner unübersehbaren, blauen, spiegelglatten Wasserfläche, seinen zahllosen Schiffen, seinen Dampfern und Barken! Er

bietet den Anblick eines Meeres dar, aber ohne die Wellen, ohne den Fluthwechsel des letzteren. Doch auch er hat seine furchtbaren Stunden; in der kälteren Jahreszeit wird er nicht selten zu wüthenden Wellen gepeitscht und ist dann schlimmer, kälter, gefährlicher als der Ocean. Unzählige Schiffe sind ihm schon zum Opfer gefallen! Gegen Süden bezeichnen zwei Leuchtthürme den an der Mündung des Chicagoflusses gelegenen großen Hafen, und in östlicher Richtung erhebt sich, etwa 3 Kilometer von den Ufern des Lincolns Parks entfernt, auf der insellosen Wasserfläche ein hoher Thurm, „the Crib“ genannt, wo Chicago das Seewasser zu seiner Wasserversorgung durch unterseeische Tunnels herholt. Zwischen dem Hafen und der Michigan Avenue dehnt sich längs der Seeufer der Lake Side Park aus, eine weite Grasfläche, welche 1893 die Weltausstellung aufnehmen wird. Schon steht von früheren Ausstellungen her ein gewaltiger Glaspalast an der Nordseite dieses Parks, der vermöge seiner Ausdehnung und seiner centralen Lage in der unmittelbaren Nachbarschaft des Geschäfts- und Hotel-Viertels sich zu Ausstellungszwecken vorzüglich eignet.

Aber so schön und großartig diese Ausstellung auch ausfallen mag (Chicago läßt nur Großartiges von sich erwarten), das interessanteste Ausstellungsobjekt wird doch Chicago selbst bilden, und in diesem wieder das Geschäftsviertel mit seinem über alle Beschreibung regen Verkehr, seinen breiten, nach den bisherigen Präsidenten der Vereinigten Staaten benannten Straßen, durch welche zwei, drei und vierfache Schienenpaare laufen. Die

colossalen Paläste, welche diese Straßen einfassen, sind wahre Riesen-Bienenstöcke, sämmtlich aus Eisen und Stein, vollständig feuersicher, dabei aber in reichem, imposanten Stil erbaut, fünf bis acht, ja, zehn und zwölf Stockwerke hoch. Die Straßen sind mit getheerten Holzwürfeln gepflastert, welche das Wagengerassel auf ein Minimum beschränken. Dagegen werden die sehr breiten Trottoirs von gewaltigen, oft 4 bis 5 Meter langen Steinplatten gebildet, die 1 bis 2 Fuß über das Straßenpflaster erhaben sind, so daß der Fußgänger bei jedem Straßen-Uebergang ein oder zwei Stufen hinab- und wieder hinaufsteigen muß. Geradeso wie in der Mehrzahl der amerikanischen Städte werden auch hier die Straßen von einem anscheinend unentwirrbaren Netz von Telegraphen- und Telephondrähten durchzogen, die von haushohen Mastbäumen getragen werden. Quer über die Straßen sind vielfach Drahtseile gespannt, an denen in großen, glänzenden Metallbuchstaben die Namen von Geschäftshäusern, Theatern, Hotels und Restaurants baumeln. Ebenso sind die Häuser selbst mit Firmentafeln und Aufschriften über und über bis in die höchsten Stockwerke bedeckt, was den Straßen ein eigenthümlich lebhaftes, buntes, geschäftliches Aussehen verleiht. Bierhäuser, Weinkneipen und „Saloons“ sind auch hier überall zu finden, und das Wahrzeichen, das sie alle führen, beweist, daß die geschäftige Bevölkerung der Metropole des Westens im Gambrinus gerne der Götzendienerei huldigt. Den eigentlichen Mittelpunkt Chicagos bildet der vom südlichen Arme des Chicagoflusses eingeschlossene Stadt-

theil mit dem großartigen neuen Justizpalast, dem Stadthause, den Theatern, Banken, Börsen und Hotels, jedes Haus ein fünf-, sechs- und zehnstöckiger Palast mit dreißig, fünfzig und mehr Fenstern Front, in allen Stockwerken mit Geschäften, Waarenlagern und Bureaux gefüllt. Die oberen Stockwerke sind in den meisten Häusern mittelst Aufzügen zugänglich, und um Jene, welche in die obersten Stockwerke fahren wollen, nicht durch das Stehenbleiben in jeder der unteren Etagen aufzuhalten, giebt es in manchen der größten Paläste Aufzüge, welche die Bezeichnung tragen: „Dieser Aufzug hält nicht vor dem fünften Stockwerk." Also auch Schnellzüge bei den ascenseurs! Pfeilschnell fliegen diese Aufzüge auf und nieder, daß Einem der Athem vergeht und ich beim erstenmal glaubte, das Drahtseil sei gerissen. Die civilisatorischen Errungenschaften Chicagos werden dem Besucher fast unheimlich. Ueberall Elektrizität, Telegraph, Telephon, Feuersignale, Eisenbahnen ohne sichtbare Motore, colossale Waarenlager, Kaufläden, die einen halben Morgen Raum einnehmen, eilende, drängende Menschenmassen ohne Unterlaß, ein Jagen, Schreien, Stoßen, als brenne die Stadt an allen Ecken. Dazu vielleicht im Winter dichter Nebel und dunkler Rauch, welche dem Geschäftstheile der Stadt eine ähnliche düstere Atmosphäre verleihen, wie der City in London. Nur diese, mit ihrer Cheapside und Leadenhall Street, läßt sich dann mit Monroe, Madison oder Clark Street von Chicago vergleichen.

Der Chicagofluß mit seinen beiden Armen theilt die Stadt, wie gesagt, in drei Theile von ungleicher

Größe, die durch dreißig Brücken mit einander verbunden sind. Aber da diese letzteren infolge des regen Schiffsverkehrs häufig geöffnet werden müssen, wodurch der Straßenverkehr gestört wird, legte man einfach neben den oberirdischen noch unterirdische Verkehrswege in Gestalt von weiten gemauerten Tunnels an, die 8 bis 900 Fuß Länge besitzen und unter dem Fluß hindurchführen.

Der Geschäftstheil Chicagos befand sich früher auf sumpfigem Boden, der die Canalisirung und den Wasserabzug sehr erschwerte. Es gab nur ein Mittel, diesen Uebelstand zu beseitigen: den ganzen Stadttheil um einige Fuß zu erhöhen. Die Chicagoer besannen sich nicht zweimal und hoben ihre Stadt der Sicherheit halber gleich um acht Fuß. Die Gebäude wurden mittelst einfacher Wagenwinden von ihren Grundmauern gehoben und diese um das betreffende Maß durch Zubau erhöht. Die Straßen wurden angefüllt, und der ganze Stadttheil, früher feucht ungesund, ist heute in sanitärer Hinsicht besser bestellt als andere Standtgebiete. Bald zeigte sich auch, daß die Breite der Straßen dem großartigen, von Jahr zu Jahr steigenden Verkehr nicht genüge. Was war nun zu thun? Die Geschäftspaläste und Riesenhotels niederreißen und an anderer Stelle wieder aufbauen? Nein, man baute an den betreffenden Stellen hinter den Häuserfronten neue Grundmauern für diese, hob die Häuser von ihren alten Grundmauern und schob sie auf den neuen Unterbau! Der Begriff des Unmöglichen scheint den Chicagoern abhanden gekommen zu sein. Sie schrecken vor keiner

Schwierigkeit zurück. Sie handhaben die größten Paläste, als wären sie Würfel zum Spielen, sie manipuliren mit Seen, Canälen, Flüssen wie mit Schachfiguren, sie gründen und erbauen Stadttheile mit demselben Gleichmuth und derselben Leichtigkeit, mit welcher Kinder die hölzernen Häuschen ihrer Bauschachteln zusammenstellen.

Chicago litt an einem großen Uebelstande: der Chicagofluß, welcher die Kloaken der Weltstadt aufnimmt, hatte auf seinem Durchzug durch dieselbe gerade vor seiner Mündung in den Hafen ein viel zu geringes Gefälle, um die Abfallmassen hinreichend weit in den See hinauszutragen. Ungeachtet kostspieliger Wasserleitungen wurde das Seewasser rings um den Hafen verpestet und ungenießbar gemacht, ein Uebelstand, der die auf das Seewasser angewiesenen Chicagoer recht empfindlich traf. Da konnte schließlich nur ein Mittel helfen, das allerdings auf Gottes weiter Erde nur dem Gehirn eines Yankee entspringen konnte: die Chicagoer drehten den Fluß einfach um und ließen ihn von seiner Mündung aufwärts gegen seine Quelle fließen. Diese letztere liegt im Stromgebiet des Mississippi. Die Chicagoer verbanden nun ihren Fluß mit dem letztgenannten Strom, sperrten die Mündung ab und pumpten Seewasser in den Fluß, so daß er, statt in den See, in den Mississippi abfließt.

Noch ein anderes Beispiel: Ungeachtet artesischer Brunnen in verschiedenen Stadttheilen wurde es bei der in förmlichen Sprüngen um je hunderttausend Einwohner anwachsenden Bevölkerung immer schwieriger,

das erforderliche Trinkwasser herbeizuschaffen. Der Michigan-See, dieses große Süßwassermeer, lag wohl zu Füßen der Stadt, aber die Unreinlichkeiten des Hafenverkehrs machten es ungenießbar. So beschloß man denn, sich das reine Seewasser aus dem offenen See zu holen, grub unter dem Seeboden einen 3 Kilometer langen Tunnel und läßt das Wasser durch vier mächtige Dampfpumpen von dort herholen.

* * *

Alles das sind Beweise von der Thatkraft, dem Erfindungsgeist und dem Gemeinsinn der Chicagoer. Aber unzählig wären die Beispiele individueller Schaffungskraft. Wer hat nicht von den riesigen Schweine- und Rindviehschlächtereien, von den Maschinenwerkstätten, Gießereien, Waggonbauanstalten, Feuerwehr-Einrichtungen u. dgl. gelesen? Wer hat nicht von den Getreidemassen gehört, die jährlich hier eingeführt werden und Chicago zum größten Getreidemarkt der Erde machen? Den Hafendamm entlang stehen ungeheure, thurmhohe Getreidespeicher, sogenannte Elevatoren, große Ziegel- und Holzbauten von 8 bis 10 Stockwerken. Sie sind zur Aufnahme des Getreides bestimmt, das in Tausenden Waggonladungen aus allen Theilen der Prairien hierherkommt. Von dort wird das Getreide in die Schiffe geschüttet, um nach aller Welt befördert zu werden. Mit welchen Mengen man es hier zu thun hat, kann aus einer Zusammenstellung des Jahres 1887 entnommen werden. In diesem einen Jahre verschiffte

Chicago: ca. 7 Millionen Fässer Mehl, 22 Millionen Bushel Weizen, 51½ Millionen Bushel Mais, 45½ Millionen Bushel Hafer, 12½ Millionen Bushel Gerste u. s. w., im Ganzen 140 Millionen Bushel Feldfrüchte! Die Schlächtereien versandten 1886 an Speck 310 Millionen Pfund, an Rindfleisch 573½ Millionen Pfund! Es würde zu weit führen, wollte ich hier noch eine Schilderung dieser Schlächtereien, der Viehparks, der Getreidebörse u. s. w. liefern. Aber erwähnt muß es doch werden, daß Chicago auch als Industriestadt in den letzten Jahren einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen hat. 1887 gab es in Chicago 2400 Fabriken aller Art mit einer Kapitalsanlage von 140 Millionen Dollars, 135,000 Arbeitern, und Erzeugnissen im Werthe von über 400 Millionen Dollars. Der Handel von Chicago repräsentirte in demselben Jahre einen Werth von 1100 Millionen Dollars.

Man sollte glauben, daß Chicago nur der Arbeit, dem Handel, dem Gelderwerb lebe, daß es für nichts Anderes als das Materielle Sinn hätte. Merkwürdigerweise ist indessen Chicago auch der Sitz hoher Cultur und intellectuellen Lebens. Bei den Chicagoern ist religiöser Sinn viel höher entwickelt als in den meisten anderen Großstädten Amerikas. Der Kirchenbesuch in den ca. 180 Kirchen ist stärker, und es werden jährlich für religiöse und Wohlthätigkeitszwecke privatim über 5 Millionen Dollars verausgabt, ganz abgesehen von den städtischen und Grafschaftsbeiträgen. Das Schulwesen ist in Chicago vorzüglich, und es werden demselben jährlich 2 Millionen Dollars zugewendet. Die

Zählung von 1886 zeigt eine Anzahl von 83,000 Schulkindern zwischen 6 und 16 Jahren, aus einer Gesammtkinderzahl von 130,000. Unter diesen letzteren gab es nur 34, welche des Lesens und Schreibens unkundig waren.

Noch charakteristischer für den intellectuellen Aufschwung Chicagos sind die Bibliotheken, Hochschulen u. s. w., sowie der Umstand, daß Chicago zum größten Büchermarkt Amerikas geworden ist. In Bezug auf Prachtwerke hat es New-York, Philadelphia, Boston längst überflügelt und das Verlagsgeschäft bringt jährlich an 10 Millionen Dollars ein. In jedem Privathause, das ich besuchte, fand ich eine ganz vortrefflich zusammengestellte Bibliothek, Bilder, Statuen, Nippsachen 2c. und selbstverständlich das in Amerika unvermeidliche Clavier; Alles Anzeichen, daß man in Chicago durchaus nicht allein dem Mammon lebt, wie es im Ausland vielfach geglaubt wird. Großen Luxus entwickeln die genußsüchtigen Chicagoerinnen mit ihren Wagen und Pferden. An schönen Sommernachmittagen sieht man auf den weiten schattigen Avenuen und Boulevards unzählige Privatwagen, vom elegantesten Landauer, bespannt mit herrlichen Rossen, bis hinab zu den volksthümlichsten der amerikanischen Fuhrwerke, dem einspännigen Buggy, häufig von Damen mit fester Hand gelenkt. Ebenso wird man im Winter kaum irgendwo, vielleicht nur die bekannte Brookline Promenade in Boston ausgenommen, schönere Schlitten sehen als jene, die im rascheſten Trab die langen Avenuen auf und ab fliegen, daß der Schnee wie Staub zu den Seiten aufstiebt. Die Chicagoer sind auch anerkannt die fleißigsten

Theaterbesucher, und weisen Thalia auch am geheiligten Sonntag nicht die Thür. Unter dem Namen „Sacred Concerts“ werden hier jeden Sonntag Opern, Schauspiele und Operetten vor gedrängt vollen Häusern aufgeführt, ohne daß die Hermandad sich in's Mittel legen würde. Im geselligen Verkehr sind die Damen Chicagos viel lebhafter, naiver, ungezwungener als jene von New-York, und obschon der Neid der Schwesterstädte den Damen der jungen Millionenstadt allerhand Uebles nachsagt, so bin ich überzeut, daß so mancher Besucher der Weltausstellung dort Herz und Hand verlieren dürfte. Chicago ist in Bezug auf seine socialen Zustände überhaupt besser als der Ruf, den es in Europa genießt. Der letztere ist theilweise einigen localen Sensationsblättern zuzuschreiben, die sich durch allerhand erdichtete oder doch aufgebauschte Scandalgeschichten einen Leserkreis verschaffen wollen, anderseits tragen auch die anarchistischen Umtriebe der letzten Jahre, die Bombenaffairen, irischen Umsturzgesellschaften u. s. w. Schuld daran. Aber geradeso wie in London oder Paris sind diese Krebsschäden der Gesellschaft auch hier auf kleine Kreise beschränkt, die mit dem Amerikanerthum nichts zu thun haben und sich ausschließlich aus fremden, ausländischen Elementen rekrutiren, die nur geduldet werden. Während sie sich aus der Ferne besehen ungeheuer drohend ausnehmen, schrumpfen sie in der Nähe auf ein, ich möchte sagen, lächerlich kleines Maß zusammen, das die Chicagoer selbst als „Quantité négligeable“ oder auf gut amerikanisch als einen „huge bugbear“ zu betrachten scheinen.

Die fremden Elemente, vor Allem Böhmen, Schweden, Ungarn, Italiener, sind in Chicago gewiß sehr zahlreich vertreten, aber sie bilden dort merkwürdigerweise viel mehr als anderswo selbstständige Colonien und vermischen sich wenig mit dem Gros der Bevölkerung, das gutem Yankeestamm entsprossen ist. Neben den „Westerners“ besteht ein großer Theil der besseren Gesellschaft hauptsächlich aus Yankees, die als junge Leute, nachdem sie vielleicht Harvard oder Yale College absolvirt hatten, dem großen „Zug nach dem Westen“ folgend, von Neuengland hierhergekommen waren, um sich eine Lebensstellung und ein Heim zu gründen. Diese Zuwanderung gebildeter Elemente aus dem Osten wird mit jedem Jahre größer. Auch das Deutschthum Chicagos ist von hervorragender Bedeutung. An dem Aufbau, an der Größe und Blüthe der Stadt haben die Deutschen ganz bedeutenden Antheil genommen. Unter der neuen Million Einwohner dürfte gewiß nahezu ein Drittel deutschen Stammes sein, und ebenso wie in numerischer Hinsicht, so nehmen sie auch in Handel, Industrie und Kunst die ihnen gebührende Stellung ein. Sie haben ihre Schulen, ihre Vereine, Clubs und ihre Presse, ja die von Hermann Raster geleitete Illinois-Staatszeitung kann als das beste Blatt Chicagos und als eines der besten des Landes angesehen werden. Welch' wichtiges Element das Deutsche auch im Verkehrsleben hier bildet, geht schon daraus hervor, daß man vielfach Ankündigungen der Stadtbehörden, des Postamts, der Eisenbahn- und Pferdebahnlinien in englischer und deutscher Sprache sehen kann.

Wie man aus dem Vorstehenden wahrgenommen haben wird, kann der Wahl Chicagos zum Schauplatz der nächsten Weltausstellung nur beigepflichtet werden. Der Hauptsache nach wird die letztere, geradeso wie ihre Vorgängerin, die Centennial-Ausstellung in Philadelphia 1876, doch nur eine amerikanische Ausstellung sein, und für eine solche ist Chicago entschieden günstiger als New-York. Was aber Europa betrifft, so wird der Besuch der amerikanischen Ausstellung wohl ebenso mäßig ausfallen, ob sie nun in der einen oder anderen der beiden Hauptstädte veranstaltet wird. Der europäische Besucher dürfte bei einer Fahrt nach Amerika das größte Wunder des Yankeelandes, die neue Millionen-Stadt Chicago, doch nicht übergehen.

Die Pacificbahnen.

Seit der Eröffnung der ersten transcontinentalen Eisenbahn in Nordamerika ist noch kaum ein Vierteljahrhundert verstrichen. Noch im vergangenen Jahre war General Fremont am Leben, der als Oberst den berühmten modernen Argonautenzug von Ocean zu Ocean durch die „große amerikanische Wüste“ auf der Linie der heutigen Central-Pacificbahn unternahm. Zur Zeit seiner ersten Expedition in den vierziger Jahren war das ganze, etwa zwei Millionen engl. Quadratmeilen umfassende Gebiet westlich des Mississippi noch durchweg Urland, nur durchstrichen von Indianern und

Büffeln, welch' letztere in Heerden von Hunderttausenden auf den Prairien hausten. Noch vor vierzehn Jahren begegnete der Verfasser dieser Zeilen, auf der Kansas-Pacificbahn durch die Prairien von Kansas fahrend, einer Heerde von Hunderten von Büffeln, welche den Passagieren ein willkommenes Jagdziel boten, die mit Gewehren und Revolvern in die eilig vorbeigaloppirenden dunklen Massen hineinschossen. Vor zehn Jahren waren auch noch die Indianer, obschon größtentheils unterworfen und auf Reservationen untergebracht, nicht selten in den Prairien anzutreffen, und nahezu jede Woche brachte die Hiobspost eines Gemetzels durch die Rothhäute. Bis vor etwa zehn Jahren war die Central-Pacificbahn die einzige transcontinentale Schienenverbindung zwischen dem Osten Amerikas und Californien und wurde hier wie drüben als ein modernes Weltwunder, als ein technisches Riesenwerk ohne Gleichen angesehen. Damals vermutheten wohl nur wenige, daß das Monopol dieser Pacificbahn wenige Jahre währen sollte, daß in dem zweiten Jahrzehnt ihres Bestandes gleich vier neue Concurrenzbahnen, von Ocean zu Ocean führend, entstehen würden!

Heute laufen bereits nördlich wie südlich der ersten Bahn je zwei andere Pacificbahnen der Hauptrichtung nach parallel mit jener, und es spricht nicht wenig für die Kühnheit und den Unternehmungsgeist des amerikanischen Volkes wie für die Lebenskraft der gemäßigten Zone, daß der amerikanische Continent gerade in jenen Breiten in Schienen gefesselt werden sollte, wo er die bedeutendste westöstliche Ausdehnung hat und sich über

sechzig Grade, also ein Sechstel des Erdumfanges, erstreckt, während in dem schmalen Landstreifen Centralamerikas, mit Ausnahme Panamas, noch immer kein Schienenweg ist und das Tragthier allein den Verkehr zwischen Ocean und Ocean herstellt.

Vorderhand und wahrscheinlich auch für die nächsten Jahrzehnte hat dieser großartige, fast fieberhafte Eisenbahnbau wohl eine Ruhepause erreicht, und es ist interessant, zu untersuchen, inwieweit die pacifische Bau- und Speculationswuth gerechtfertigt war, sowie welche finanzielle und culturelle Erfolge die bestehenden Ueberlandsbahnen aufzuweisen haben.

Die ziemlich verbreitete Ansicht, daß die Verbindung der Atlantischen mit der Pacifischen Küste, also die Erreichung Californiens, der leitende Gedanke der Erbauer dieser Ueberlandsbahnen war, ist nur in beschränktem Maße richtig. Der Durchschnittsverkehr zwischen den Oststaaten und Californien ist kaum hinreichend, um auch nur einer einzigen Ueberlandsbahn die großartigen Betriebskosten zu decken. Es sind nicht die zwischen dem Mississippi und dem Goldenen Thor verkehrenden Schnellzüge und directen Frachtsendungen, welche die Haupteinnahmequellen dieser Eisenbahnen bilden, sondern der locale Personen- und Frachtenverkehr, sowie der Verkauf der riesigen, viele Tausende von Quadratmeilen umfassenden Landschenkungen. Diese letzteren und die Aufschließung des an Ausdehnung dem halben Europa gleichkommenden unbesiedelten Rückgrats Nordamerikas boten den Bauunternehmern die hauptsächlichsten Garantien dar. Nur die erste und älteste

Ueberlandsbahn, die Union- und Central-Pacificbahn, erhielt von Seiten der Vereinigten Staaten-Regierung eine besonders ausgiebige Geldunterstützung, die späteren Linien hatten ihr Auskommen in den von Steuern und Abgaben befreiten Verkehrseinnahmen und in dem Verkauf ihrer Landschenkungen an Ansiedler zu finden, und die bisherige Erfahrung zeigt, daß diese Bahnen, die auf eigenen Füßen statt auf Regierungskrücken aufwuchsen, viel rascher emporkamen und sich bald in einer besseren Lage befanden als die Union- und Central-Pacificbahn, welche seinerzeit eine culturelle Nothwendigkeit war. Die seither entstandene Atchison-Topeka-Santa-Fé-Bahn sowie die nördliche Pacificbahn erweisen sich als vorzügliche und erfolgreiche Unternehmungen, während die Canadische Pacificbahn eine militärstrategische Nothwendigkeit, aber kein culturelles Bedürfniß ist.*)

*) Die Statistik der Landschenkungen von Seiten der Ver. Staaten in Form einer Subvention an die Eisenbahngesellschaften ist ungemein lehrreich. Die großartigste Landschenkung hat die nördliche Pacificbahn erhalten, denn sie umfaßt 47 Millionen Acres = 190,000 Quadr.-Kilometer, also bedeutend mehr als die Hälfte des Königreichs Preußen! Die nächstgrößte Landschenkung ist jene der Atlantic Pacificbahn mit 42 Millionen Acres, was noch immer einem Landgebiete von der Größe des Königreiches Bayern gleicht. Die Union Pacificbahn erhielt 12 Millionen Acres, die Southern Pacific $9^1/_2$ Millionen, die Kansas Pacific 6 Millionen, die California und Oregon, die Oregon Central und die Nebenlinien der Southern Pacific erhielten je $3^1/_2$ Millionen Acres, die Burlington und Missouri River $2^1/_4$ Millionen, die Denver Pacific 1 Million Acres, was noch immer das Großherzogthum Sachsen an Ausdehnung weit übertrifft. Im Ganzen wurden bisher an westliche und südliche

Seitdem ich zum ersten Male die Prairien des großen Westens theils auf der Eisenbahn, theils auf viel einfachern Transportmitteln durchzog, entstand neben den obengenannten Bahnen noch eine ganze Reihe anderer, die mit den Pacificbahnen in so inniger Weise verknüpft sind, daß eine genaue Sonderung und Eintheilung derselben in bestimmte Eisenbahnsysteme kaum möglich ist und man heute schwerer denn je sagen kann, wie viele Ueberlandswege eigentlich nach dem Goldenen Thor führen. Obschon über ein Dutzend Bahnen den Namen Pacificbahnen tragen, kann man füglich diesen Namen doch nur jenen Bahnen beilegen, welche ihrem Zweck, nach dem Pacifischen Ocean zu führen, dadurch klar entsprochen haben, daß sie, vom Mississippi ausgehend, nicht schon östlich der Felsengebirge in irgendeine andere Bahn einlenken, sondern das Haupthinderniß, nämlich die Felsengebirge, thatsächlich überschreiten oder an geeigneten Punkten umfahren. Diese Bahnen sind: die Union- und Central-Pacificbahn; die Nördliche Pacificbahn; die Canadische Pacificbahn; die Atchison-Topeka-Santa-Fébahn; die Südliche Pacificbahn; außerdem werden die Felsengebirge noch von einer schmalspurigen Localbahn, der Denver- und Rio Grandebahn, sowie im Zusammenhang mit der Atchison-Topeka-Santa-Fébahn von der noch unvollendeten Atlantic Pacificbahn überschritten.

Eisenbahnlinien allein 162½ Millionen Acres, also ein Landgebiet von der Ausdehnung Oesterreich-Ungarns verschenkt! Wie groß ist doch jenes Land, daß es sich solche Schenkungen erlauben kann!

Auf diesen fünf, bez. sechs, durchweg eingleisigen Kunstwegen ist es heute möglich, den Stillen Ocean mittels Eisenbahn zu erreichen. Die durchschnittliche Dauer der Ueberschreitung des Continents von Meer zu Meer beträgt etwa sechs Tage und ebenso viele Nächte, und die schnellste regelmäßige Fahrt zwischen den beiden Haupthäfen der beiden Oceane, Neu-York und San Francisco, reducirt sich auf 5 1/2 Tage, nämlich die Fahrt über die Pennsylvaniabahn nach Chicago, von dort mittels der Rock Island- und Pacificbahn nach Omaha und von dort über die Union- und Central-Pacificbahn nach San Francisco direct, eine Strecke von 5259 Kilometer.

Jeder andere Weg zwischen den beiden Haupthäfen ist länger und zeitraubender, obschon die Bequemlichkeit des Reisens auf den anderen Bahnen die gleiche, auf der Nördlichen Pacificbahn sogar eine viel größere ist. Auf allen Bahnen findet in Chicago oder St. Louis der erste, am Missouri oder Mississippi der zweite Wagenwechsel statt. Von den großen Inlandhäfen Kansas City, Omaha und St. Paul bis San Francisco giebt es keinen weitern Wagenwechsel. Auf sämmtlichen Bahnen laufen prachtvolle Schlaf- und Salonwagen, auf der Nördlichen Pacificbahn sogar Speisewagen von luxuriöser Ausstattung und mit vortrefflicher Küche. Die Bequemlichkeit des Reisens auf der letztern Bahn wie auf den andern ist so groß, daß Damen die ganze Fahrt vom Stillen zum Atlantischen Ocean heute zumeist ohne irgendwelche Unterbrechung und ohne besondere Beschwerden zurücklegen. Vom rein touristischen

Standpunkt betrachtet, ist die Fahrt über die Nördliche Pacificbahn bei weitem jeder andern vorzuziehen. Ich habe in den letzten Jahren sämmtliche Pacificbahnen befahren und spreche deshalb aus eigener Erfahrung.

Der interessanteste Theil der Ueberlandsfahrt auf allen Bahnen ist der in den Felsengebirgen und westlich derselben auf der Stillen Oceanseite gelegene. Die Gebirgs- und Flußscenerien längs der Nördlichen Pacificbahn durch Washington und Oregon gehören zu den schönsten und großartigsten, die ich auf jahrelangen Reisen in fast allen Welttheilen gesehen habe, anderseits bleibt mir jedoch auch der Abstieg von dem Hochplateau Nevadas über die Sierra Nevada nach dem gesegneten Californien unvergeßlich. Die Fahrt über die Prairien des großen Westens bis zum östlichen Fuß der Felsengebirge ist auf allen Bahnen gleich eintönig und uninteressant, ausgenommen für denjenigen, der diese Prairien seit ihrem Urzustande kennt und ihre in der Culturgeschichte einzig dastehende Entwickelung vielleicht selbst mit angesehen hat. Der Vergleich zweier gleich großer Karten Nordamerikas von 1846 und 1890 ist in dieser Hinsicht ungemein belehrend. Man braucht sie nur aufeinander und beide an eine Fensterscheibe zu legen, sodaß sich Gebirgs- und Flußsysteme decken. Dort, wo auf dem großen leeren Fleck auf der ältern Karte jenseit des Mississippi die Worte standen: „Die große amerikanische Wüste, unerforschtes Gebiet“, sieht man auf der neuen Karte das ausgedehnte Eisenbahnnetz der Prairien sowie die Unzahl großer und kleiner Städte durchschimmern, die seit jener Zeit dort entstanden. Die

großen dicken, weit auseinanderliegenden Buchstaben des Wortes Desert (Wüste) überdecken vielleicht die Namen Denver, Wichita, Topeka, Kansas City, Städte von 50,000 bis 200,000 Einwohnern, und am Rande dieser „Wüste" liegt eine ununterbrochene Kette der wichtigsten Handelsstädte des Westens, Minneapolis, St. Paul, Omaha, Lincoln, St. Joseph, Leavenworth, Kansas City, Fort Scott u. s. w. Die leeren Stellen westlich der Felsengebirge sind mit detaillirten Angaben sämmtlicher Gebirgszüge, mit Städten- und Staatengebilden gefüllt. Und zwischen diesen beiden Karten eines und desselben Landes liegt nur die kurze Zeitspanne eines Menschenalters!

Das Aufschließen der eine halbe Million Quadratmeilen umfassenden Prairieländer durch die Eisenbahnen, dieser Argonautenzug von Millionen Menschen nach den Prairien und die Besiedelung derselben, steht wohl in der Geschichte einzig da, und eine ähnliche Völkerwanderung unter so geregelten, ruhigen Verhältnissen wird der Gestaltung der Welttheile nach auch niemals wieder vorkommen können! Die Verhältnisse in den großen Prairien waren aber die denkbar günstigsten, und die Pacificbahnen bildeten gleichsam große Ableitungscanäle, auf welchen sich die überschüssigen Volksmassen in Strömen über die Prairien ergossen. Die Pacificbahnen haben hiervon den reichsten Ertrag gehabt und haben ihn noch heute. Denn der Werth ihrer großentheils noch unveräußerten und von zehn bis fünfzig Millionen Morgen umfassenden Ländereien ist mittlerweile von dem ursprünglichen Durchschnittspreis von 1 oder 2 Doll.

auf 10 bis 20 und selbst mehr Doll. gestiegen. Die in den Prairien entstandenen Städte und Dörfer geben ihnen hinreichenden Frachten- und Personenverkehr. Auf den in den Prairien gelegenen Theilen der Pacificbahnen verkehren auch täglich zwei bis vier Lokal-Personenzüge und etwa die gleiche Zahl von Frachtzügen. Die Felsengebirge werden jedoch auf allen Bahnen täglich nur mittels eines einzigen Personenzuges überschritten, der gewöhnlich aus zwei oder drei Schlafwagen, ebenso vielen Personenwaggons und zwei Gepäckwagen besteht. Im Sommer, wo besonders auf der Northern Pacificbahn des merkwürdigen Yellowstone Parks und des wunderbaren Columbia-Thales wegen der Touristenverkehr ein sehr starker ist, werden häufig die Züge in zwei oder drei Sectionen von der obengenannten Zusammensetzung getheilt, die dann in Zwischenräumen von zwei oder drei Meilen aufeinander folgen. Indeß sind die aus dem Personenverkehr sich ergebenden Einnahmen recht problematisch, denn, dank der Concurrenz zwischen den einzelnen Pacificbahnen, werden die Passagierpreise mitunter auf einen fast nominellen Betrag herabgesetzt. Im Jahre 1884 fuhr man von Chicago nach St. Paul, eine Strecke von etwa 660 Kilometer, für einen Doll., und im Frühjahr 1887 zahlte ich für die Fahrt von San Francisco nach Chicago, eine Strecke von nahe 4000 Kilometer, nur 25 Doll., obschon der officielle Fahrpreis das Fünffache dieser Summe beträgt. Eine kurze Zeit lang konnte man von San Francisco nach Chicago für 15 Doll. gelangen.

Die vorgedachte Völkerwanderung beschränkte sich

nicht nur auf das große Prairiegebiet, sondern erstreckte sich auch theilweise schon vor der Eröffnung der Pacificbahnen nach den gesegneten Küsten des Stillen Oceans. Allerdings war der Hauptbeweggrund dieses Zuges nach dem Westen in den ersten Jahren die Entdeckung der großen Goldlager Californiens, aber bald ruhte die Besiedelung der ganzen pacifischen Staaten auf viel festerer Grundlage, die Einwanderer hatten rasch erkannt, daß der reichste Goldfund ganz nach dem Beispiele der Winzer in der Bibel in der Bearbeitung des Bodens ruht. Californien ist auch nach der Erschöpfung der Goldminen ein Goldland geblieben, aber im ackerbaulichen Sinne, während sich in dem benachbarten Oregon und Washington hohe Civilisation sogar ohne Gold und ohne Pacificbahnen, in der That ohne irgendeine dieser großen civilisatorischen Zugkräfte, entwickelte. Oregon und Washington, mit einem Worte das große Becken des Columbiastromes, waren von Californien und von der Cultur der Mississippistaaten vollständig getrennt durch mächtige Gebirgsstöcke und weite Hochsteppen, ja in solchem Maße isolirt, daß es thatsächlich als eine große Insel im Stillen Ocean angesehen werden konnte, die mit Californien, den atlantischen Staaten und Europa ausschließlich nur durch Dampferlinien in Verbindung stand. Dennoch hatten Oregon und Washington ihre Städte, ihr eigenes Eisenbahnnetz, ihre eigene hochentwickelte Cultur und Industrie, obschon jede Eisenbahnschiene, jeder Nagel zur See um das Cap Horn herum dorthin befördert werden mußte. Das sind die kräftigsten Beweise für den großartigen Reichthum und die noch groß-

artigere Zukunft des pacifischen Nordwestens. Die Nördliche Pacificbahn handelte hier also nicht ganz als Pionier, wie in den Prairien, sie erschloß diese Länder nicht der Besiedelung, sondern fand schon geregelte Verhältnisse vor. Sie stellte nur die Verbindung dieses großentheils besiedelten Nordwestens mit dem Mississippibecken her, und deshalb war dieses Unternehmen finanziell nur bedrängt, solange die Bahn unvollendet blieb. Mit der Vollendung war sie sofort viel günstiger situirt als irgend eine andere Pacificbahn zur Zeit ihrer Eröffnung, und ihre Zukunft ist demgemäß auch viel versprechender.

Ganz anders als diesseit und jenseit der Felsengebirge gestalten sich die Verhältnisse auf dem großen Plateau derselben. Die Massen von Ansiedlern füllten einer Ueberschwemmung gleich die Flußthäler und tiefer gelegenen Landgebiete, ließen aber die Gebirge fast unberührt, sodaß das gewaltige, etwa eine Million engl. Quadratmeilen umfassende System der Felsengebirge ähnlich wie eine steile hohe Insel aus dem Culturmeere des nordamerikanischen Continents emporragt. — Es ist kaum zu erwarten, daß die Pacificbahnen auf jener Strecke, welche in dem Bereich der Felsengebirge liegt, jemals ihr Auskommen finden werden, denn der größte Theil dieses ungeheuern Gebietes wird niemals eine nennenswerthe Besiedelung zu gewärtigen haben, sondern, dank seines Wüsten- und Steppencharakters, stets ein Feld für Jäger, Trapper und Hirten bleiben. Für kurze Perioden ziehen einzelne Gegenden hier Ansiedler an, zumeist Goldgräber. Aber sobald der Schatz an

Edelmetallen erschöpft ist, werden die Ansiedelungen sofort wieder verlassen. Ich kam selbst durch „Städte", die vor fünf oder sechs Jahren mehrere Tausend Einwohner zählten, heute aber deren kaum hundert haben und endlich wohl ganz in Ruinen zerfallen werden. Der Staat Nevada ist im raschen Rückgang begriffen und wird voraussichtlich bald wieder denselben Wüstencharakter annehmen, den er vor der Gold- und Silberentdeckung dort zeigte.

Ein ähnliches Loos steht übrigens auch so manchen anderen Gegenden an den Pacificbahnen bevor, wenn der grausamen Wälderverwüstung nicht bald ein Ende bereitet wird. Schon jetzt zeigen sich nicht nur längs der Pacificbahnen, sondern auch in anderen Gebieten der Vereinigten Staaten die furchtbaren Folgen dieser Wälderverwüstung durch die immer geringere Regenmenge, durch das Austrocknen der Flüsse und verminderte Ertragsfähigkeit des Bodens.

Wie schon bemerkt, ist die Northern Pacificbahn die auf solidester Grundlage ruhende pacifische Bahnunternehmung. Von allen Bahnen durchzieht sie die weitaus günstigsten Länderstrecken und weicht in Montana, den fruchtbaren reichen Flußthälern entlanglaufend, dem vorgedachten Wüstengürtel größtentheils aus. Ihre Landschenkungen sind die weitaus besten, die Gebiete, welche sie durchzieht, sind jetzt ebenso stark besiedelt wie die der anderen Bahnen und werden in nächster Zukunft den letzteren vielleicht noch voraneilen. Die beiden directesten Pacificbahnen, die Central und Union Pacific und die Atlantic Pacificbahn, führen, solange sie

in dem Bereich der Felsengebirge liegen, also auf etwa 1000 Kilometer, durch Wüsten und regenlose Steppen und haben überdies von Schneeverwehungen ungemein zu leiden. Die Süd-Pacificbahn, durch das südliche Arizona und Californien führend, weicht wohl den Schneeverwehungen wie auch den hohen Kämmen der Felsengebirge aus, aber die Gebiete, welche sie durchzieht, eignen sich ebenfalls nur in sehr geringem Maße zur Besiedelung. Die südliche Pacificbahn bildet die directe Verlängerung der Texas Pacificbahn, welche in ihrem westlichen Theile die trockenen Hochsteppen von Texas durchfährt, in ihrem östlichen Theile allerdings durch stark besiedelte Gebiete führt, aber dafür den verheerenden Ueberschwemmungen des Red Rivergebietes ausgesetzt ist.

Die nördlichste der Pacificbahnen, die Canadian Pacific, ist vorläufig, wie bemerkt, vor allem eine strategische Bahn, welche es den Canadiern ermöglicht, Manitoba, die Nordwestprovinzen und British Columbien zu erreichen, ohne auf das Gebiet der Vereinigten Staaten übertreten und eine der Bahnen der letzteren in Anspruch nehmen zu müssen. Sie war eine Nothwendigkeit, die sich schon gelegentlich der Indianererhebung im Jahre 1884 bewährt hat, denn ohne die Canadian Pacificbahn wäre es wohl unmöglich gewesen, den Aufstand innerhalb weniger Monate zu unterdrücken. Die Canadian Pacificbahn durchzieht eigentlich nur in der Provinz Manitoba gute Ackerländereien. Der östliche Theil führt durch ausgedehnte Urwälder, der westliche Theil bis zu den Felsengebirgen durch

weite baumlose, für den Ackerbau nur wenig geeignete Steppen, und die Besiedelung dieses einem fünfmonatlichen, äußerst strengen Winter ausgesetzten Landes muß wohl dem künftigen Jahrhundert überlassen bleiben. Wie die Erbauung, so kann auch der Betrieb der Bahn nur durch Zuhülfenahme von Regierungsmitteln erfolgen, denn weder der äußerst spärliche Local- noch der Durchzugsverkehr ist hierfür hinreichend. Dieser letztere ist außerdem durch das Zufrieren der canadischen Häfen während mehrerer Monate des Jahres vollständig unterbrochen oder doch nur auf den geringen Zufluß von den Vereinigten Staaten angewiesen. Für die englische Regierung ist diese Bahn von besonderer Wichtigkeit, denn sie bietet die schnellste Verbindung mit Indien dar, sollte der Verkehr durch den Suezcanal auf irgend eine Weise gesperrt werden. Die Canadian Pacificbahn ist die längste der fünf Ueberlandswege, denn, während die in den Vereinigten Staaten gelegenen erst am Mississippi oder an den canadischen Seen ihren Ausgangspunkt nehmen, bildet die Canadian Pacificbahn eine ununterbrochene Bahnlinie vom östlichen Canada, also nahezu vom Atlantischen Ocean bis zum Stillen Ocean, etwa 6000 Kilometer. Jedenfalls sind die fünf Ueberlandsbahnen Nordamerikas die großartigsten Eisenbahnunternehmungen seit der Erfindung der Locomotive, die bedeutendsten und kühnsten Verkehrswege dieses Jahrhunderts, welches Techniker in späteren Zeiten vielleicht als das Jahrhundert der Eisenbahnen bezeichnen werden. Die Hunderte von Millionen, welche ihre Erbauung erforderte, halfen der Industrie in großartigstem Maße,

die ungeheueren Ländergebiete, welche sie erschlossen, hatten eine Völkerwanderung dahin zur Folge und waren die Ursachen, daß der Schwerpunkt der Vereinigten Staaten und der Hauptsitz der Bevölkerung des Continents sich von den Atlantischen Küsten nach der Mitte desselben, dem Mississippibecken, übertrug. Die Pacificbahnen waren Pioniere der Civilisation und sind heute wichtige Träger derselben, von einer Bedeutung wie sie Stephenson wohl nie geträumt hatte, als er vor sechs Jahrzehnten das erste unbeholfene, unvollkommene Dampffahrzeug von Stockton nach Darlington laufen ließ.

Drei Fahrten nach Kansas City.

Noch kaum ein Vierteljahrhundert ist vergangen, seit die erste große Verbindungsbahn zwischen dem atlantischen und dem Stillen Ocean, weit über dreitausend englische Meilen lang, fertiggestellt, und die letzte Schiene dieser großartigen Bahn mit dem historischen goldenen Nagel an ihre Schwelle befestigt wurde. Eine Eisenbahn-Reise nach dem goldenen Lande war damals noch ein Ereigniß. Man fuhr durch unermeßliche unerforschte Prairien, häufig zwischen wilden Büffel- und Antilopen-Herden hindurch, möglicherweise verfolgt von den scalpdürstenden, grausamen Arrapahoes und Sioux; man überstieg die öden Höhenzüge der Felsengebirge, die Wüstenflächen von Utah und Nevada und dankte endlich Gott, wenn er den Reisenden wie

weiland Pamina und Tamino durch diese acht Tage und eben so viele Nächte dauernde Feuer- und Wasserproben mit heiler Haut hindurchführte.

Der große Westen war damals in der That nicht besonders einladend. Die Indianer waren noch immer Herren des Landes und vertheidigten ihren Besitz in jener grausamen Weise, die wir aus den Büchern und Zeitungen jener Epoche so wohl kennen gelernt haben. Die zwei Millionen englischen Quadratmeilen Landes westlich des Mississippi — man höre wohl, zwei Millionen Quadratmeilen! — waren größtentheils unbekannt und unerforscht, — und die Landkarten jener Epoche zeigten einen großen weißen, jungfräulichen Fleck mit den Worten: „The great american Desert, — unexplored.“ Die wenigsten Menschen in Amerika, und noch weniger in Europa, glaubten, daß sich aus jenem ungeheuren Gebiete irgend etwas besonderes machen ließe. Selbst der „große“ Napoleon täuschte sich über den wahren Werth jener Länderstrecken, denn er hätte gewiß seine, eine Million englische Quadratmeilen umfassende Colonie Lousiana nicht um 23 Millionen Dollars an die Vereinigten Staaten verkauft, was beiläufig sechs Pfennige per preußischen Morgen ausmacht. Heute wird das Land in jenen Gebieten mit dem tausend- und zweitausendfachen Preis bezahlt, was noch immer spottbillig zu nennen ist! Es war der schwerste Verlust, den Frankreich jemals erlitten hat, ein Elsaß-Lothringen in der neuen Welt, für dessen Vertheidigung es keinen Blutstropfen geopfert, ja dasselbe freiwillig hergegeben hat!

Die Umwälzung nun, die in jenem, die Sahara an Größe weit übertreffendem Gebiete innerhalb des letzten Vierteljahrhunderts vor sich gegangen ist, spottet jeder Beschreibung. Damals — fast weiß ich kaum, ob das Wort „damals“ bei einem so kurzen Zeitraum seine Berechtigung hat — damals also wurde die Pacificbahn als das größte Weltwunder angesehen, das je von Menschenhand geschaffen wurde. Und doch entstanden seit jener Zeit fast ohne Sang und Klang eine Reihe von Pacificbahnen, die den Continent von Ost nach West durchziehen und sich auf der Landkarte ausnehmen, wie die schwarzen Linien eines „Faulenzers“. Die nördliche Pacificbahn, die Texas Pacific, Canadian Pacific, Atlantic Pacific, Kansas Pacific, Atchison Topeka und Santa Fé-Bahn, sowie noch eine erkleckliche Anzahl von Nebenbahnen haben all' das Land dem Verkehr und der Besiedlung eröffnet, und ringen heute miteinander um den Antheil am Weltverkehr, der wie die Ringe den Saturn, so die Erde der Hauptsache nach im Gürtel der gemäßigten Zonen umkreist.

* *
*

Die erste Bahn, welche der großen Union Pacific-Eisenbahn Concurrenz machte, wurde vor etwa zehn Jahren, ohne viel Aufsehen, ohne besondere Reklame eröffnet. Die Atchison Topeka und Santa Fé-Bahn knüpft in Kansas City am Missouri Strom an das Bahnnetz der atlantischen und der Mittelstaaten an, und führt durch Kansas, Colorado und Neu-Mexiko, wo sie

ihren Anschluß an die Atlantic Pacific-Bahn, und weiter südlich an die Southern Pacific-Bahn findet, die beide nach dem goldenen Lande führen. Diese Route ist heute wohl noch immer die beliebteste geblieben, jene welche von den Globe-trotters oder Globustrabbern (zu welchen manche Spottvögel auch mich zu zählen belieben), mit Vorliebe gewählt wird, denn sie bietet des Interessanten und Neuen bedeutend mehr, als die gewöhnlich von den Cook'schen Dutzendreisenden benutzte Union- und Central-Pacific-Bahn.

Atchison Topeka und Santa Fé-Eisenbahn! — ein ganz kurioser, aber auch in hohem Maße bezeichnender Name, aus dem allein man die Art der Bahn, die Art des Landes, das sie durchzieht, ja vielleicht sogar ihre Zukunft entnehmen kann. Dem in Amerika vorherrschenden Brauch folgend, wurde die Bahn nach den Hauptstädten benannt, die sie verbindet. Diese Hauptstädte auf der ganzen, mehrere Eisenbahntagereisen langen Strecken waren nun Atchison, eine kleine Stadt am Missourifluß, Topeka, die Staatshauptstadt von Kansas, und endlich Santa Fé, die Hauptstadt des Staates Neu-Mexiko, zugleich die älteste Stadt der Vereinigten Staaten. Atchison mit seinem englischen Namen liegt noch innerhalb angloſächſiſcher Cultur; Topeka einige Stunden weiter westlich liegt an der Grenze der großen Prairien, dem einstigen Indianergebiete, und führt deshalb einen indianischen Namen, der zu deutsch „kleine Kartoffel" bedeutet, und Santa Fé ist wie gesagt, die Hauptstadt von Neu-Mexiko, sowie der gesammten, ehemals spanischen Territorien. So vereinigt denn der Name

der Bahn alle drei Civilisationen, die von ihr berührt werden: die anglosächsische, die indianische und die spanische.

* * *

Zehn Jahre waren seit meinem ersten Besuch der Missouri-Städte vergangen, als ich wieder bei Kansas City über den gewaltigen Strom fuhr, um die mir so lieb gewordenen Prairien wieder zu besuchen. Der große schmutzige Strom rollte ebenso träge, ebenso mächtig in seinem breiten, mit Inseln und Sandbänken bedeckten Bett einher, eingefaßt von hohen, an vielen Stellen tief unterwaschenen Lehmbergen, gerade kein ansprechendes Culturbild für Jemanden, der drei Tage und ebenso viele Nächte im Eisenbahnwagen zugebracht, und auf der Reise von New-York hierher die schönsten und bevölkertsten Gegenden des Continents durchsaust hat. Das Eisenbahnreisen westlich des Mississippi ist indessen durchaus nicht schlechter, ja auf manchen Bahnen sogar noch besser und bequemer als auf den großen Bahnen des Ostens. Der Zug der Chicago Rock Island und Pacific-Bahn z. B., mit dem ich von Chicago nach Kansas City fuhr, hätte es an Comfort mit irgend einem europäischen Hofspecial-Zug aufnehmen können. Er bestand aus einem Salonwagen, einem Schlafwagen und einem „dining Car“ oder Speisewagen — alle drei funkelnagelneu und wirklich so vollkommen, daß man eine weitere Verbesserung schwerlich wird ersinnen können. Im Salonwagen hat jeder Passagier einen bequemen Lehnstuhl für sich, dessen einzelne Theile er

nach Belieben wenden und drehen, ja sogar zur Nachtzeit in ein ganz bequemes Ruhebett verwandeln kann, falls er es nicht vorzieht, für 2 Dollars ein Bett in dem Schlafwagen zu miethen. Die Ausstattung des Salonwagens ist sehr luxuriös. Die Wände sind mit polirtem Nußbaumholz und eingelegten Ornamenten bekleidet, mit Spiegeln und Broncegarnituren. An einem Ende des Wagens befindet sich ein bequemes Rauchzimmer, am anderen ein Toilettenzimmer mit Waschapparat, ein Ofen und ein Eisschrank mit frischem Trinkwasser. In der Mitte des sehr langen Waggons kann man bequem auf- und abgehen. Aber das non plus ultra von Bequemlichkeit bietet der Speisewaggon dar, in den man aus irgend einem anderen Waggon des Zuges selbst beim schnellsten Fahren leicht und ohne Gefahr gelangen kann. Man denke sich in einem bequem eingerichteten, hell erleuchteten Speisesaal zwölf kleine für je vier Personen Platz bietende Tische derart angeordnet, daß zwischen ihnen hinreichend Raum zur freien Bewegung vorhanden ist. Jeder Tisch ist mit guten Linnen und allem sonstigen Zubehör sorgfältig gedeckt, und die Speisenkarte zeigt für jede Mahlzeit eine lange Reihe von Speisen, die alle recht genießbar zubereitet sind. An einem Ende des Waggons befindet sich die durch eine Verschalung vom Salon getrennte Küche, wo gewöhnlich zwei Negerköche des Amtes walten und die Speisen warm zubereitet, den in blendendes Weiß gekleideten Negerkellnern zur Vertheilung übergeben. Die Speisevorräthe werden in zwei unterhalb des Waggonkastens zwischen den Rädern befindlichen

Kammern mit Eis aufbewahrt, und erhalten sich so mehrere Tage lang frisch. Für die Gemüse und die Weine sind eigene Eiskammern vorhanden. — Die Räder des Speisewagens, sowie überhaupt sämmtlicher Waggons erster Classe der Rock Island Bahn sind aus gepreßter Papiermasse hergestellt und mit Stahlreifen umgeben, was im Verein mit den eigenthümlich construirten Federn der Wagen während des Fahrens eine viel ruhigere Bewegung giebt.

Der Preis der einzelnen Mahlzeiten beläuft sich auf 75 Cents am., also etwa 3 Mark und die Gerichte sind, wie gesagt, verhältnißmäßig ganz vortrefflich, so daß alle Reisenden ohne Ausnahme daran theilzunehmen pflegen, was übrigens um so erklärlicher ist, als die mit solchen Speisewagen versehenen Züge selbst in großen Städten nur wenige Minuten anhalten. Indessen läßt man sich dieses Speisemonopol der Eisenbahn gerne gefallen, denn die Restaurants auf den Bahnhöfen des amerikanischen Westens sind nichts weniger als einladend. Ich erinnere mich gar wohl früherer tagelanger Eisenbahnreisen, während welchen mir die von Chicago oder St. Louis mitgenommene Chocolade als einzige Nahrung diente. Trotz allen hyperschlauen, anscheinend geistreichen und auf Comfort abzielenden Erfindungen und Neuerungen kann ich doch behaupten, in keinem Lande schlechtere und unbequemere Eisenbahnreisen*) gemacht zu haben, als in Amerika. Die Eisenbahn zwischen Chicago und Kansas City ist eine der rühmlichen Ausnahmen, und ich kann mich kaum entsinnen, einen Tag

*) Besonders in den Süd- und Südweststaaten.

im Waggon angenehmer verbracht zu haben. Als Andenken daran nahm ich mir noch eines jener schönen, in Stahl gestochenen Menu's des Dining Waggons mit, die jedem Gaste gratis angeboten werden. Auf dem feinsten Carton gedruckt, zeigen sie auf beiden Außenseiten Stahlstiche des Yosemite Thales, der Riesenbäume von Calaveras und anderer Naturschönheiten der Felsengebirge, auf den beiden Innenseiten das Menu und die Weinliste. Auf jeder Seite aber stehen in schön verschlungenen Buchstaben die Worte: „Glück auf! allen denen, die mittelst der großen Rock Island Bahn reisen,“ was sich etwa so ausnimmt, wie: „Zum Teufel alle jene, die mittelst einer unserer Conkurrenzbahnen reisen!“

Kansas City war nicht mehr jenes tolle Nest, als welches ich die „Metropole des Missouri“ (der Yankee bewegt sich ja so gerne in Superlativen) vor zehn Jahren kennen gelernt. Damals breitete sich die Stadt in höchst respectvoller Entfernung von dem unbändigen launenhaften Strom auf einer jener hohen „Bluffs“ oder Uferberge des Missouri aus, die ihm in dieser Gegend eigenthümlich sind. Auf der flachen sumpfigen Landzunge zwischen dem Missouri und dem hier einmündenden Kansas-Strom befanden sich nur wenige Bretterbuden und die aus rohen Holzstämmen gezimmerten Bahnhöfe der in Kansas City zusammenlaufenden zwölf Eisenbahnlinien. Der weite sumpfige Plan war von Straßen durchzogen, auf denen man bis an die Knie im Kothe versank. Zu beiden Seiten dehnten sich unabsehbare, mit Bretterwänden eingeschlossene Viehgärten aus, in denen mitunter zehn- und zwanzigtausend Stück

Vieh eng an einander gepfercht standen, und jeden Passanten derart anbrüllten, daß ihm Hören und Sehen verging. Eisenbahnzüge fuhren mitten unter diese Heerden, um ihre für Chicago oder Cincinnati bestimmten Ladungen aufzunehmen, denn damals besaß Kansas City nur wenig eigene Schlachthäuser und es war nur der Sammelplatz des aus allen Theilen von Texas, Neu-Mexiko und Kansas zusammengetriebenen Schlachtviehes, von wo aus die Versendung per Eisenbahn nach den Oststaaten erfolgte. — Texanische und mexikanische Viehtreiber in Ledergamaschen und breitkrämpigen Sombrero's, mit Sporen und Revolver, den gewichtigen Lasso in den Händen, galoppirten zwischen den Viehgärten umher, und holten mit staunenswerther Geschicklichkeit aus diesem ewig unruhigen Gestrüpp von Hörnern, diesem amerikanischen Wald von Dunsignan, gerade jenes Hörnerpaar heraus, dessen sie bedurften. Banden von rohen Gesellen aus dem Indianerterritorium lungerten umher; Emigrantenzüge nach dem Westen hatten hier ihre Wagenburgen zusammengestellt und innerhalb derselben ihre Zelte aufgeschlagen. Pferde und Vieh weideten außerhalb, bewacht von Männern mit geladenen Gewehren; Brennholz boten die Bäume der Umgebung dar, die man nach Belieben niederschlug. In der Nähe der Bahnhöfe standen etliche zwanzig Bretterbuden, deren jede eine Spielhölle war. Fusel der ärgsten Sorte wurde für schweres Geld ausgeboten und in Faro, Monte, Poker und anderen Raubspielen wechselten Tausende von Dollars die Hände. Befand sich doch hier der große Vieh- und Getreidemarkt des ganzen

Südwestens; hier wurden die Producte gegen baares Geld eingetauscht, und der Dollars gab es gar viele. Jeder dieser rauhen ungekämmten Burschen trug seine dicke Rolle schmutziger Dollarscheine in der Westentasche. Kupfergeld war ganz unbekannt und selbst Silber gab es nur wenig. Der Dollar war die Einheit, und wurde etwas von geringerem Werthe gekauft, so nahm man für die Differenz irgend welche Waare.

Die obere, auf der Anhöhe gelegene Hälfte von Kansas City war von ihrer unteren Hälfte total verschieden, etwa wie ein Herrschaftshaus von den dahinter gelegenen Stallungen. Hier oben hatte sich, trotzdem die Stadt erst vor zwanzig Jahren gegründet wurde, ein solides, an Sonntagen die Kirche besuchendes und an Wochentagen dem Dollar nachjagendes Element zusammengefunden — wer weiß, woher; — es wurden Schulen, Kirchen, Pensionate und natürlich auch eine Universität gegründet — denn welche Stadt Amerikas besäße keine Universität? — ja „Mrs Shocking“ zählte bald zu den seßhaften Persönlichkeiten und herrschte über die Gesellschaft! Während der zehn Jahre, die seit meinem ersten Besuche verstrichen, hatte sich indessen die untere Stadt gewaltig verändert. Zehn Jahre sind in einer Stadt des Westens so viel wie fünfzig in Europa und man kann hier schon nach zehnjährigem Schlaf zu einer Art Rip van Winkle werden. Das blinkende Schienennetz der unteren Stadt war womöglich noch ausgedehnter, als zur Zeit meines ersten Besuchs und vereinigte sich in einem wahren Mammuthsbahnhof, der in Bezug auf das Leben, das stets hier herrscht,

vielleicht einzig in Amerika ist. Hunderte von Zügen laufen täglich ein und aus. In den großen, mit rohen Bänken besetzten Wartesalons sitzen und liegen und stehen vielleicht Tausende umher — reiche Viehhändler und Farmer — Capitalisten — Handlungsreisende (die in Amerika den poetischen Namen „Trommler" führen), Soldaten, die nach den in den Prairien und an der Grenze des Indianerterritoriums gelegenen Forts gehören, Trapper und Jäger, fremdartige martialische Gestalten, die uns an Gerstäcker's und Cooper's Schilderungen erinnern. Auf dem weiten Perron draußen lungern Gruppen von Emigranten umher, auf die nach dem gesegneten Kansas oder nach Neu-Mexiko führenden Züge harrend. Gepäckbündel und Bettzeug sind vor ihnen zu kleinen Hügeln aufgethürmt; Frauen sitzen mit ihren Säuglingen oder umgeben von Kindern auf ihren Habseligkeiten, um diese vor den „Sharpers", den Bahnhofdieben, zu schützen. Die Männer umstehen vielleicht irgend einen der feisten, wohlgekleideten Kansässer Farmer, der irgend einem Verwandten oder Freund aus seiner alten Heimath entgegengekommen ist und nun von den Verhältnissen und dem Leben in den neuen Ansiedelungen des Westens erzählt. Angestellte der Eisenbahnen und Dolmetscher verkehren vielfach zwischen den interessanten, stets tiefes Mitgefühl erregenden Gruppen und geben zuvorkommende Antwort auf die gestellten Fragen, melden die Züge an oder führen die Familien zu ihren betreffenden Waggons. Viele, sehr Viele sind Deutsche — und man kann zwischen ihnen hindurchschreitend alle möglichen Dialecte der Mutterzunge, vom

breiten, süßlichen Sächsisch bis zum Holsteiner Plattdütsch und dem Württemberger Geschwäbl zu hören bekommen. Hunderte sammeln sich täglich, aus allen großen Seehäfen zusammenströmend hier an, um auf der großen Kansässer Eisenbahnroute nach ihrer neuen Heimath, ihren Farmen und Ländereien befördert zu werden. Die ausgestandenen Strapazen der Seereise, die langen Tag- und Nachtfahrten mittelst der Eisenbahn, die Ungewißheit ihres künftigen Looses, das Fremdartige, Ungewohnte ihrer augenblicklichen Lage kann man aus ihren Gesichtern gar wohl erkennen. Der Gedanke an das alte Heim, an die zurückgelassenen Theuren wird durch die überwältigende Gegenwart, durch die Sorge um das augenblickliche Schicksal ganz verdrängt. Und das ist gar wohl begreiflich, denn selbst einer alten Eisenbahnratte, wie mir selber, schwirrt der Kopf bei dem betäubenden Getöse der wie toll aus- und einfahrenden Züge, dem ewigen Geläute der Locomotiven, den Anmeldungen der verschiedensten Züge, dem Auf- und Abpacken von Kisten, Koffern, Körben und Schachteln, dem Geschwirr und Gemurmel so vieler sich drängender, stoßender, auf- und abeilender Personen, alle bepackt und beladen. — Aber interessant ist dieses Leben, das läßt sich nicht leugnen, besonders da man hier mehr als anderswo den Emigranten aller Nationen begegnet, die noch die von Europa herübergebrachten originellen Trachten ihrer Heimath tragen. Die Deutschen sind, wie gesagt, am zahlreichsten vertreten; ihnen zunächst kommen die russischen Mennoniten mit langen Pelzmänteln und Pelzkappen mitten im warmen Frühjahr; die Schwe-

den und Schotten, Italiener mit hohen Calabresern und braunen Radmänteln, Ungarn und Slovaken in der Tracht der Czikos und der „Rastelbinder" — sie alle hier am Missouristrom, fünf- bis sechstausend Meilen von ihrer Heimath entfernt! — Ich habe mich auf meinen wiederholten Kreuz- und Querzügen in Amerika stets darüber gewundert, wie wenig man eigentlich von der großen europäischen Völkerwanderung, von den Hunderttausenden, die alljährlich nach Amerika strömen, zu sehen bekommt! Wie groß muß doch dieses Land sein, daß es diese Einwanderung verschlingt und verdaut, ohne daß eine dem Reisenden wahrnehmbare Spur davon zurückbleibt! Der Strom der Einwanderung mündet hauptsächlich in New-York, und von dort aus scheint er wie im Sande zu versickern, um erst in den Prairiehäfen, und zunächst in Kansas City, wieder aufzutauchen. Die Reise, die Umsiedlung und nachherige Ansiedlung dieser Hunderttausende scheint mit bewundernswerther Ruhe und Einfachheit vor sich zu gehen, denn auf den hochgehenden Wellen des amerikanischen Lebens und der Tagesgeschichte kommt sie selten zum Vorschein. Erst wenn man erfährt, daß einzelne Prairiestaaten, wie z. B. Kansas, vor zwanzig Jahren nur eine Bevölkerung enthielten, kaum zahlreicher als die eines großen Dorfes in Deutschland, und daß der letztgenannte Staat gegenwärtig anderthalb Millionen Menschen enthält, — erst dann weiß man, was aus den Einwanderern geworden.

Ob das Leben im unteren Stadttheil von Kansas City besser und gesitteter geworden, kann ich nicht sagen, da ich mich diesmal nur kurze Zeit hier aufhielt. Die

Häuserlücken in den kothigen, schlecht gepflasterten Straßen waren zumeist ausgefüllt; eine Unzahl „Outfitting Stores“ d. h. „Kramladen für Alles“, dann Hotels, Trinkbuden, Eisenbahnbureaus und Spielhäuser, alle hell erleuchtet und mit Menschen gefüllt, bildeten die dem Bahnhof zunächst gelegene Straße. Dem Ausgang gegenüber stand ein großer hölzerner Bau, das die Ueberschrift „Montville Hotel“ führte. Vor dem Hotel stand ein Bursche mit hohen Stulpstiefeln, Kniehosen und breitkrämpigem Hut; er trug in jeder Hand eine Glocke, und unterbrach den Heidenlärm, den er damit verursachte, nur, um in folgende Tirade auszubrechen: Ladies und Gentlemen, dies ist das Montville Hotel — ein Hotel erster Classe in jeder Beziehung; Gentleman, steigt hier ab, und nicht beim Nachbar. Der Nachbar verlangt einen Dollar fünfzig Cents pro Nachtlager, hier kostet es nur einen Dollar. Gentlemen will please pay in advance — Gentlemen belieben im Voraus zu bezahlen!“ Die ganze Bude war nicht vertrauenerweckend; dennoch mußte ich in den „Empfangssaal“, um dort einen Brief zu schreiben — Alles war schmutzig und verwahrlost; die Stühle waren zerrissen, zerbrochen; Gepäck lag neben den Schreib- und Lesetischchen aufgeschichtet; rauhe Burschen saßen und lagen umher, die Beine auf den Tischen, die Hände in den Taschen, Kautabak im Munde. Von Bedienung, von Comfort auch nicht die leiseste Spur. Aber doch stand hier ein glänzender, schön bemalter Eisbehälter mit frischem Trinkwasser, und doch war hier Telephon und Telegraph, ein Zeitungsladen mit den Kansas City-

Zeitungen, die spaltenlange Kabeldepeschen über die Vorkommnisse in Europa, über Bismarck's Reden, über Gortschakoff's Privatleben und die Londoner Oper enthielten! Daneben ein Eisenbahnbureau, wo man Fahrkarten nach New-York, nach London, Hamburg, San Francisco und Havanna verkaufte! Welche Contraste! — Welches Zusammentreffen der Errungenschaften der höchsten Civilisation mit der Uncultur und Rohheit des Trapperlebens! Und wie sehr müssen diese Contraste von den armen Emigranten empfunden werden, die zu Hause, in ihrem heimathlichen Städtchen, von Telegraph und Telephon, von San Francisco und Havanna wohl nur wenig wissen, aber dafür ihren guten alten Gasthof zur „Kaiserkrone" oder zum „Hahnen" besitzen, wo sie ein reines Bett, freundliche Bedienung, und vortreffliche Küche finden, wo sie nicht über's Ohr gehauen werden, und nicht voraus bezahlen müssen.

Ich mag das wohl aus eigener Erfahrung sagen, obschon ich kein Emigrant und am allerwenigsten an die Scholle gefesselt bin.

Wie sehr vermißte ich hier inmitten des rauhen, bewegten Lebens die bequeme, freundliche Häuslichkeit deutscher Gasthöfe! In welchem Maße müssen das erst Leute fühlen, die in ihrem Leben außer ihrem Heimathsdorfe nichts weiter gesehen und nun so mir nichts dir nichts nach Chicago oder Kansas City geworfen werden!

Aus all' diesen Betrachtungen wird man hier auf dem Union-Bahnhofe zu Kansas City gar bald herausgeläutet. Sechs Züge kommen gleichzeitig an, sechs andere stehen auf den Geleisen der Atchison-, Topeka-

und Santa Fé-Eisenbahn, der Kansas-Pacific-Bahn und der anderen Bahnen zur Abfahrt bereit. Dazu ein fortwährendes Auf- und Ablaufen von Güterzügen und Lokomotiven. Jede amerikanische Lokomotive besitzt nun hinter dem Rauchfang eine große Glocke mit hellem durchdrigenden und weit hörbarem Anschlag, die beim Passiren von Bahnhöfen stets geläutet werden muß, um Personen, welche das Herandonnern eines Eisenbahnzuges und den schrillen Pfiff der Lokomotiven nicht hören sollten, zu warnen. Das ist nun schon bei einer Lokomotive des Guten zu viel; nun denke man sich aber ein ganzes Glockenspiel von dreißig oder vierzig Lokomotiven, und man wird verstehen, daß man auf den Bahnhöfen nicht gerade länger verweilt, als eben nöthig ist. Es ist das erbärmlichste, markerschütterndste Getöse, das mir je vorgekommen ist. Als ich das erste Mal in New-York landete, stieg ich in einem Hotel ab, das zwischen einem Bahnhofe und einer Kirche lag. Man gab mir ein Zimmer im sechsten Stock, was nicht so schlimm war, da ich mittelst „Elevator" oder Treppenaufzug in mein, beinahe auf Kirchthurmhöhe gelegenes Zimmer hinaufbefördert wurde. Kaum lag ich im Schlaf versunken, als mich der schrille, gellende Klang einer ganz abscheulichen Glocke emporschreckte. Ich dachte zunächst an Feuerlärm, dann aber an meinen lieben, hohen Nachbar, den Kirchthurm, und vermuthete, daß wohl das Armesünderglöcklein für irgend eine in's Jenseits abgereiste Seele geläutet werde. Ich kann mich nicht erinnern, ob ich gerade für den armen Sünder, der mich zu so ungehöriger Zeit aus dem Schlaf ge-

weckt, ein Vaterunser betete. Kaum lag ich wieder in Träumen, als die Glocke zum zweiten Male meinen armen Kopf durchgellte. Ich tröstete mich, war es doch besser, lebend in einem bequemen Zimmer zu liegen, als unter Glockengeläute die H . . . immelfahrt anzutreten. Zum dritten und vierten Male erscholl das Geläute; herrschte eine Epidemie in New-York, daß so viele Leute nacheinander von dem Lande des Dollars Abschied nahmen?

Das ging so bis zum andern Morgen, ohne daß ich mir das so gellend und scharf durch die stille Nacht lärmende Geläute anders hätte erklären können. Wo wußte oder ahnte ich „Grüner" oder „Zartfuß" (das sind die amerikanischen Beinamen für neue Ankömmlinge), daß jede Lokomotive sich durch die Station hindurchläuten müsse? — Es war dies meine erste Erfahrung in den Schattenseiten des amerikanischen Reiselebens, und ich muß nur die unendliche Geduld, die Nerven und Ohren der Amerikaner bewundern, die sich allnächtlich durch das häufig ganz unnöthige, aufdringliche und verletzende Glockengeläute aus dem Schlaf schrecken lassen! Wie lieblich ist ein Violinist im Nebengemach, ein Clavier im Hause, oder ein Tenorist als Schlafgenosse, verglichen mit dem Höllenlärm der amerikanischen Dampfrosse?

Die Emigrantenzüge der amerikanischen Bahnen sind von jenen der Passagierzüge getrennt; wohlfeiler als die 3. Waggonclasse der europäischen Bahnen bieten sie doch mehr Comfort als diese. Auf manchen Bahnen, wie z. B. der durch Kansas und Colorado nach Neu-

Mexiko führenden Bahn, stehen den Emigranten ohne weiteres Entgelt Schlafwagen zur Verfügung, d. h. die Sitze derselben werden zur Nachtzeit in Schlafstellen umgewandelt. Natürlich kann bei Passagieren, die sich häufig aus polnischen, slovakischen und russischen Bauern rekrutiren, von Matratzen und Bettzeug keine Rede sein. Darum bietet die Eisenbahncompagnie für 75 Cents oder 3 Mark Strohsäcke und Kopfkissen feil, die gerade für die Fahrt dienen, und dann vielleicht erst noch ihrem Besitzer die erste Grundlage zu seinem neuen Haushalt bilden. Die Waggons sind überdies wohl geheizt, mit gutem Trinkwasser und einem Kochofen versehen, auf welchem sich die Auswanderer zum Mindesten einen warmen Morgentrunk zubereiten können.

Man sieht, die Eisenbahncompagnien thun alles Erdenkliche, um die Auswanderung auf ihr Gebiet zu leiten, und sie thun es gewiß nicht vergeblich. Ich hatte selbst die Absicht, eine kurze Strecke in einem derartigen Emigrantenzuge mitzufahren, um diese Art des Reisens kennen zu lernen. Aber die Slovaken, die meine Reisegefährten sein sollten, flößten mir nicht nur Mißtrauen, sondern auch mancherlei anderes ein, weshalb ich mich rasch aus dem Staube machte. — Für sie wie für mich war das vorläufige Reiseziel Kansas. Die Argonautenzüge nach den Goldbergen von Californien scheinen der Vergangenheit anzugehören. Das Gold, das die Emigranten früher in Bergwerken und Flußläufen suchten, das kann man jetzt leichter in dem vortrefflichen Boden der Prairien finden, und deshalb zogen meine guten Slovaken es vor, nach Kansas zu

gehen. So wird die Parabel von dem im Weinberg vergrabenen Schatz zur Wirklichkeit.

* * *

Das war 1882. Zum dritten Male kam ich nach Kansas City im Jahre 1888, und wieder hatte sich die Stadt ebenso sehr verändert, wie zwischen meinem ersten und zweiten Besuche. Ich brauche nicht beizufügen, daß es eine Veränderung zum Besseren war. Der „Westen" war definitiv untergegangen, verschwunden, und der Osten mit seiner Cultur hatte von Kansas City Besitz ergriffen. Fast könnte man Kansas City gar nicht mehr als eine westliche Stadt bezeichnen. Wenigstens thun die Einwohner dies selbst nicht, und werfen den „Westerner" ebenso verächtlich von sich, wie die östlichen Städte den „Yankee". Im Ohiogebiet und in dem Alleghanies nennt man die Einwohner von Buffalo, Albany ꝛc. „Yankees"; die letzteren schieben diese Bezeichnung auf die New-Yorker, und die New-Yorker, die sich am allerwenigsten dergleichen gefallen lassen, werfen den „Yankee" den Bostonern an den Hals. Auch der Begriff des „Westerners" ist kein besonders schmeichelhafter, wegen der tollen, ungezügelten Zustände, die früher im großen Westen herrschten. Je mehr nun dieses Grenzerleben, das früher längs des Missouri seinen Schauplatz hatte, gegen Westen rückte, desto mehr wehren sich die emporblühenden Städte des Westens gegen diese Bezeichnung.

Kansas City ist in den letzten Jahren über alle Erwartungen gewachsen und manche Vermögen, die

durch Speculation mit Bauplätzen gewonnen wurden, zählen nach Millionen. Die Stadt, die in den 70er Jahren, als ich sie kennen lernte, zwischen 25,000 und 30,000 Einwohner zählte, behauptet deren nun gegen 250,000 zu haben — und hätte sich somit seit 1876 in je vier Jahren verdoppelt! Ein solches Wachsthum drängt selbst Chicago in den Schatten! Ich wollte meinen Augen nicht trauen, als ich beim Heraustreten aus dem Bahnhofe eine ganze Reihe glänzender Geschäftspaläste und großer Hotels ersten Ranges sah, die alle in den letzten sechs Jahren entstanden sind, und kaum konnte ich mir in dem Gewirr von breiten, belebten, schönen Straßen die einstigen kahlen, schmutzigen Berghänge vergegenwärtigen, die ich noch vor einer so kurzen Spanne Zeit hier gesehen hatte! Und da soll man Städte schildern! Wer weiß denn, wie sehr sich Kansas City abermals geändert haben wird, wenn diese Zeilen in die Hände des Lesers gelangen? Wer weiß, wie viele neue Hotels, Straßen, Opernhäuser u. s. w. die nächsten Jahre diesen von Fortuna so reich begünstigten Bürgern von Kansas City in den Schoß schütten werden? Wäre der historische Khalif von Bagdad in Kansas City ansässig und hegte er dasselbe vermessene Verlangen wie einst, unter den Jungfrauen seiner Stadt aufzuräumen, Scheherazade brauchte nicht ihre Nächte zu opfern — sie könnte dem Khalifen versprechen, seinen Begierden nachzugeben, sobald die Stadt zu wachsen aufgehört habe. Das Alter, das der Herrscher erreichen müßte, würde ihn gewiß auch von allen fleischlichen Gelüsten curiren.

Topeka und Temperance.

Spät Abends wollte ich dann weiter nach Topeka, der Staatshauptstadt, und war froh, aus dem Eisenbahn-Babylon des Missouristromes wieder fortzukommen. Seit meinem letzten Besuch in Kansas waren in dem jungen Staate ähnliche Temperenzgesetze eingeführt worden wie in Rhode Island oder Iowa, und da ich also voraussetzen konnte, auf meiner Reise durch den Staat keinen Tropfen Bier oder Wein mehr zu bekommen, so hatte ich mir in Kansas City (das noch im Staat Missouri liegt) eine Anzahl Flaschen (wie viele sag' ich nicht) importirten Bordeaux gekauft und sie sorgfältig in meinen Gepäckstücken verborgen.

Bei meinem ersten Besuch von Kansas war das freilich nicht nöthig gewesen. Damals war ich der Leiter einer kleinen geographisch-touristischen Expedition. Die Atchison-Eisenbahn hatte uns für unsere mehrwöchentliche Reise durch die Prairien einen aus Salon- und Schlafwagen bestehenden Extrazug zur Verfügung gestellt, und uns ihre Gastfreundschaft angetragen, die wir auch in Anbetracht der schmackhaften Küche und guten Weine (Eisenbahn-Directoren sind ja darin auch bei uns in Europa Gourmands) mit Freuden annahmen. Der Stadtrath von Kansas City gab uns, nachdem er uns zu Ehren ein großes Bankett veranstaltet, das Geleite bis an den Kansas-Fluß, wo wir wieder von einer Deputation der Staatshauptstadt, den Mayor von Topeka an der Spitze, empfangen wurden. Ein ganz

gewaltiger Flaschenkeller befand sich in unserem Bagagewagen, und von Temperenz war unter solchen Umständen wohl nicht die Rede. Am allerwenigsten schien Seiner Ehren, der Mayor, Temperenz zu dulden. Ich hatte bei der allgemeinen Vorstellung seinen Namen überhört, und als ich ihn während der Fahrt gesprächsweise um seine Karte bat, entschuldigte er sich, keine bei sich zu haben, wies aber dabei auf eine große, dickbauchige mit Stroh umflochtene Whiskyflasche, die auf einer aufgeklebten Vignette die Aufschrift führte: „Tom Anderson, Mayor of Topeka.“ — Das ist mein Name, meinte er ernst, und jetzt lassen Sie uns auch einen Trunk daraus thun! Zur Wahrung des Charakters Seiner Ehren will ich hinzufügen, daß er die Riesenflasche weniger zum Privatgebrauch, als vielmehr aus zarter Aufmerksamkeit für seine Gäste mitgenommen hatte. Es schien uns also kein beneidenswerther Ruf vorausgeflogen zu sein?

Diesmal fuhr ich im gewöhnlichen Personenzuge über die Grenzen von Kansas und befand mich wieder in dem Staate, der als ich noch ein Junge war, wegen seiner wilden rohen Bevölkerung, wegen der Gefahren der Reise, der Kämpfe mit blutdürstigen Rothhäuten, Räubern und Mördern einen höchst üblen Ruf besaß. Damit hatte es allerdings schon bei der eben erwähnten ersten Kansasfahrt ein Ende, aber daß ich nun im östlichen Kansas auch die Bullwhakers, Viehzüchter, Cowboys und Trapper so gänzlich vermissen sollte, träumte ich denn doch nicht. Welche Ueberraschung für mich, als im letzten Moment vor der Abfahrt des Zuges

noch ein kleines Herrchen einstieg, das einen glänzenden Cylinderhut, schwarzen Frack und weiße Cravatte trug! Der Violinenkasten in seiner Rechten sagte mir wohl, daß er wahrscheinlich von irgend einem Concert oder einer Hochzeit komme, aber dennoch war ich beinahe entrüstet über eine derartige Reisetoilette im amerikanischen Westen! Er wie auch sein Nachbar im Waggon waren Deutsche, biedere Sachsen noch dazu, jetzt in Topeka ansässiig. Auch der Rest der Passagiere rekrutirte sich ausschließlich aus wohlanständigen gut gekleideten Personen mit dem Regenschirm oder Spazierstöckchen in derselben Rechten, die früher unfehlbar die Büchse oder den Revolver getragen. — Da hat die Romantik doch ein Ende. Altert denn Amerika wirklich so schnell? Läßt sich die Civilisation wie eingemachte Früchte in Blechbüchsen conserviren und so mir nichts dir nichts auf Bestellung überall hin transportiren? So schien es wenigstens, denn auch die Gegenden, die wir durchfuhren, waren wohlbebaut und dicht besiedelt. Kleine Städtchen mit freundlichen Häusern und Gärten, Kirchthürme in der Ferne, Dampfer auf dem breiten Strome, dem entlang wir dahinfuhren. Er allein zeigt noch seine Wildheit, und hat sich nicht so schnell überwältigen lassen wie die Indianer, die Büffel und Prairiewölfe. Mächtige Wassermassen überfluthen im Frühjahr noch immer das Thal und der Wald, der den gelben lehmigen Strom auf beiden Seiten begleitet, hält sich in gar respectvoller Entfernung von ihm. Hier Mühlen treibend und stattliche Dampfer auf seinem Rücken tragend, rasirt er dort Bäume und Plantagen nieder,

wirft Sandbänke auf, in deren Klauen die Flöße und Schiffe häufig gerathen; reißt Brücken und Dämme und Häuser nieder, deren Ruinen man von der Eisenbahn aus wahrnehmen kann. Vielleicht waren unter den letzteren auch solche, die von den Bewohnern selbst aufgegeben wurden; Wohnungen der ersten Ansiedler und Trapper, Ruinen aus den mexicanischen Wirren des „Border War" oder aus dem großen Sclavenkriege. — Sie alle sind Zeugen eines rasch dahineilenden Lebens voll bewegter Thätigkeit — moderne Culturruinen, welche mehr ergreifen, als die zerfallenen Burgen und Klöster unserer Heimath. In diesen ruht Romantik, und das Alter, die tiefe Ruhe, die sie umschweben, lassen uns vergessen, daß auch sie Schauplätze kriegerisch-blutiger Thaten waren; aber die modernen Ruinen Amerikas sind frische Narben von Wunden, welche die nicht allmälig aufblühende, sondern rasch dahin eilende Cultur sich selbst geschlagen hat.

Topeka, die Staatshauptstadt, hat sich aus ihrem problematischen Bretterbuden-Dasein mit erstaunlicher Schnelligkeit zu einer schönen großen Stadt entfaltet. Die breiten Geschäftsstraßen, die mit Bäumen bepflanzten Boulevards zeigen schöne aus solidem Material erbaute Häuser, Banken, große Waarenlager, glänzende Kaufläden, zwei elegante Opernhäuser, neue öffentliche Bibliothek mit etwa 10,000 Bänden, viele Kirchen und Schulen — ja sogar ein kleines Quartier St. Germain, wo die Angesehensten der Stadt, die Staatsbeamten, die „old Settlers", und die Bediensteten der Atchison Topeka- und Santa Fé-Eisenbahn, die in Topeka ihr

Hauptquartier hat wohnen. Der Eisenbahn ist die Blüthe der Stadt hauptsächlich zuzuschreiben.

Viel Industrie oder besondere commerzielle Bedeutung wird Topeka nicht erlangen, denn Kansas City hat ihr den Wind aus der Trompete genommen, und ist das unbestrittene große Emporium des Südwestens, selbst mit St. Louis in mancher Hinsicht rivalisirend. Sie wird eher eine Art Pensionopolis werden, wo sich die reich gewordenen Industriellen ꝛc. ansiedeln dürften, um dem Rest ihrer Tage in „fashionable Society“, zu verbringen. Schon jetzt sieht man davon gewisse Anzeichen — so die eleganten zahlreichen „Buggies“ mit guten Pferden bespannt und von Dandies gelenkt; die vielen Reiter beiderlei Geschlechts; die schönen Damentoiletten in den Theatern und der ganze Ton der Gesellschaft. Selbst in der Presse macht sich dies bemerkbar, die allerdings noch gewaltige Zoten reißt und sich mitunter in die Haare fährt, aber doch schon eine Spalte für „Mode“ und „Nachrichten aus der vornehmen Welt“ reservirt hat, in der ich am Tage nach meiner Ankunft als „distinguished foreigner“ ganz gegen meine Gewohnheit einen hervorragenden Platz einnahm.

„Er genießt die Ehre“ — so meldete das leitende Staatsblatt ganz herablassend — „das erste Buch über unseren Staat geschrieben zu haben.“

Zu den sonnigen Seiten von Topeka muß ich von rechtswegen noch den neuen am Kansasfluß gelegenen Stadtpark rechnen. Die große Schattenseite der Stadt hingegen ist das Staatskapitol mit den Politikern, die

darin zur Zeit meines Besuches ihr Unwesen trieben, Sr. Excellenz der damalige Staatsgouverneur St. John an der Spitze. Ihm hat Kansas sein Temperenzgesetz, und damit den Ausfall der deutschen Einwanderer, sowie den Zuzug der Neger, zu verdanken. — Ein Temperenzgesetz ist im Grunde genommen ganz schön, wenn es nur die Trunkenbolde allein treffen würde. — Aber in diesem Falle machte es St. John gerade so wie jener Narr, den das Ungeziefer in seinem eigenen Hause so plagte, daß er das ganze Haus niederbrannte, um die Insecten auszurotten. Ich bin auf St. John schon aus dem Grunde nicht gut zu sprechen, weil ich mir seinethalber in Kansas City den miserablen „importirten“ Bordeaux auf den Hals lud, den ich in Topeka, gar nicht weit vom Capitol dieser officiellen Residenz des Staatsgouverneurs, viel besser hätte kaufen können. — Würde man es für glaublich halten, daß trotz des Temperenzgesetzes jetzt mehr Bier und Schnaps in Kansas gebraut wird, wie zuvor? und daß die Bier- und Schenkwirthe viel bessere Geschäfte machen und ein großer Theil der Bevölkerung jetzt erst zur Einsicht gelangt ist, das Biertrinken der Deutschen sei eigentlich recht nachahmenswerth?

Wie war ich überrascht, als ich durch die schönen Straßen von Topeka wandernd, die Bierwirthschaften und Restaurants trotz Gesetz, Polizei und Richter weit geöffnet und vortrefflich besucht fand! Schäumendes Bier, guter Brandy, die beliebten „Cocktails“, Punschgattungen, Limonaden „with a Stick in them“ (mit einem Stock darin d. h. mit Whisky-Zuguß) wurden

mit solcher Naivetät an Polizisten und das allgemeine Publicum verabreicht, daß es eine Freude war. Dasselbe ist in Atchison,*) in Lawrence und allen anderen Städten von Kansas der Fall, und die biederben Deutschen, die in Kansas verhältnißmäßig in viel größerer Zahl angesiedelt sind, als in anderen Prairiestaaten, trinken ihren Schoppen und ihr Krügel gerade so wie zuvor. Die Geschichte des Gesetzes und seiner Durchführung ist eine wahre Posse. Vom 11. Juli 1881 ab sollte die Einfuhr und der Verkauf geistiger Getränke im Staate Kansas gesetzlich verboten sein, und alle Zuwiderhandelnde von der Hand der Gerechtigkeit getroffen werden. Natürlich war diese Bekanntmachung nur der Anlaß für die Schenkwirthe und Private theils durch Einfuhr, theils durch Zubereitung den größtmöglichsten Vorrath an geistigen Getränken herbeizuschaffen. An dem festgesetzten Tag trat das verhängnißvolle Gesetz in's Leben. Statt der bisherigen Ausschank-Bewilligungen war eine andere eingeführt worden, deren erster Passus lautete:

Es ist ungesetzlich, Sodawasser, Seltzerwasser und andere Getränke auszuschenken, ohne die vorgeschriebene amtliche Bewilligung hierzu zu haben.

---

*) In der Stadt Atchison in Kansas allein wurden seit der Einführung des Temperenzgesetzes fünfzehntausend Dollars Schenktaxe bezahlt. Vom 12. April 1881 bis zum 12. April 1882 wurden in derselben Stadt nicht weniger als 473 Personen wegen Trunkenheit bestraft, was nicht gerade aussieht, als ob Atchison sich auf die gesetzlich erlaubten Getränke, nämlich Wasser, Limonade und Milch beschränken würde.

Die Schenkwirthe und Restaurant-Inhaber beeilten sich natürlich, diese neue Bewilligung einzuholen, fuhren jedoch fort, Bier und Whisky auszuschenken. In den ersten Wochen wurden deshalb auch wahre Massenverhaftungen wegen unbefugten Ausschanks geistiger Getränke vorgenommen, und den betreffenden Missethätern der Proceß gemacht. Da man noch nicht wußte, wie die Sache verlaufen würde, so verfielen die Wirthe auf allerhand schlaue Mittel, den todten Buchstaben des Gesetzes ein Schnippchen zu schlagen.

Das Bier z. B. wurde in Petroleumfässer abgezogen; Flaschenbier wurde unter dem Namen „Seafoam“ (Meerschaum) oder „Hopfen- und Malzextrakt“ oder „braune Sauce“ an den Markt gebracht. Alle Bierbrauereien verwandelten sich in Malzfabriken, oder in „Münchener Wasseranstalten“. Manche Schänken wurden gesperrt, und der Besitzer ließ für jeden seiner Stammgäste — Schlüssel anfertigen, mittelst welchen sie nach wie vor in das Local gelangen und ihr Gläschen trinken konnten; andere verwandelten das Vorderzimmer in eine Limonadestube, und ließen dafür im Hinterzimmer fleißiger zechen, wie je zuvor. Kurz, es war, wie sich einer meiner Freunde ausdrückte, „der größte Jux, der je dagewesen“.

Und konnte das Bier ausgeschenkt werden, so war dies bei den verhältnißmäßig viel geringeren Quantitäten von Whisky und Brandy noch viel leichter. Allein auch hier wurde das Gesetz auf die drolligste Weise umgangen.

Eines Tags wurde Kansas mit vielen Tausenden von wohlfeilen Libellen überschwemmt, die statt mit Spi-

ritus, mit Whisky gefüllt waren, und natürlich nur den Dienst von Whiskyfläschchen versahen; ein anderes Mal waren es Thermometer mit riesigen Knöpfen und dicken, bei 180 Grad zugestoppelten Hülsen. Der stets 170 bis 175 Grad zeigende flüssige Inhalt war nichts als Brandy. Kein Wunder, daß die Temperatur so hoch war! Manche Apotheker verkauften dickbauchige schwarze Flaschen mit Glaspropfen und der Aufschrift: „Poison" (Gift!), das aber riesigen Absatz fand und mittelst welchem sich eine Unzahl der Gewohnheitstrinker „vergiftete".

In den westlichen Städten, wo nicht nur das Temperenz-Gesetz, sondern auch andere Gesetze ziemlich oberflächlich ausgeübt werden, griff man zu viel stärkeren Mitteln. Man verschenkte wie zuvor ganz offen Whisky und alle anderen Getränke, und warnte einfach vor der Anklage, in so drastischer Weise, daß es gewiß Niemanden auch nur im Traum einfiel, den Ankläger zu spielen. So sah ich z. B. selbst noch in einem „Saloon" (Schänkwirthschaft) in Dodge City folgende Aufschrift über dem Schänktische:

„One hundred Dollars will be paid to the Widow of the Witness, testifying against us", was zu deutsch heißt: „Hundert Dollars werden der Wittwe jenes Zeugen ausbezahlt, der gegen uns aussagt". Daß unter solchen Umständen Niemand sein Leben auf's Spiel setzte, und liebevoll genug war, seine Frau zur Wittwe und Besitzerin von hundert Dollars zu machen, ist wohl selbstverständlich.

Es stand außer Frage, daß ein großer Theil der

Presse und der Bevölkerung gegen das Gesetz war, und man es eigentlich nur auf die Spelunken gemeiner Sorte abgesehen hatte, die auch wirklich in den östlichen Städten alle geschlossen und ausgeräuchert wurden. Das Gesindel, die Trunkenbolde, Vagabunden und Spieler zogen ab und wählten sich Missouri oder Nebraska zum Ziele. Aber gegen die bessern Restaurants und „Saloons" konnte die Staatsregierung nichts ausrichten. Als nämlich in Topeka die ersten Uebertretungsfälle vor Gericht gezogen wurden, konnten keine Geschworenen gefunden werden, welche die Betreffenden schuldig gesprochen hätten. Sie beriefen sich dabei selber auf das vorne citirte Gesetz, in welchem es ausdrücklich heißt, daß man mit amtlicher Bewilligung Sodawasser, Selterswasser und andere Getränke ausschenken dürfe. Jeder, der sich diese Bewilligung erkauft habe, könne also andere Getränke ausschenken, worunter man aber wohl auch Bier und Whisky verstehen könnte. In einer kleinen Stadt kam es sogar vor, daß ein Student, welcher die Anzeige gegen einen Wirth erstattet hatte, dafür vom Gesetz empfindlich gestraft wurde. Dem Wirth konnte man wegen der genannten Klausel nichts anhaben, er wurde freigesprochen. Aber dafür machte er dem Studenten einen Proceß, wegen „Anklage mit der Absicht zu schaden". Der Student wurde zu einer empfindlichen Geldstrafe verurtheilt, und da er das Geld nicht besaß, auf längere Zeit eingesteckt.

Nachdem ich all' dies in Erfahrung gebracht, wunderte ich mich freilich nicht mehr über die netten Wirthshäuser, Biergärten und Schanklocale. Ja es war

mir ein Vergnügen, beim schäumenden Gläschen das betreffende Gesetz durchzulesen. Verbotene Früchte munden ja so süß!

Excellenz St. John, der Staatsgouverneur, wurde mir als eine so merkwürdige Persönlichkeit geschildert, daß ich mich sehr nach seiner Bekanntschaft sehnte. In Begleitung eines Kansässer Redacteurs erschien ich bei ihm im Capitol. Der Staatsminister (Secretary of State), ein biederer Yankee mit etwa 1500 Dollars Gehalt stellte mich dem Staatsoberhaupte vor. St. John hatte entschieden wenig Aehnlichkeit mit seinem Namenspatron, dem heiligen Johannes. Es mag sein, daß er sich wie dieser auch zur Wassertaufe bekehrt hatte, doch stand seine dicke, schön roth und blau marmorirte Nase damit im eifrigsten Widerspruch. Sie war das Gegentheil der weißen, platten, spitzen, feinen Temperenz-Nase, die ein so eifriger Förderer der Temperenz wie Se. Excellenz, als sicheres Zeichen seines guten Beispiels, eigentlich haben sollte. Wer weiß, ob nicht er selber Whisky in seinem großen Tintenfaß oder in dem Arzneifläschchen verbarg, das, mitten zwischen Büchern stehend, die Aufschrift zeigte: „Alle Stunden einige Tropfen".

Wir setzen uns an seinen Schreibtisch. Der Redacteur machte sich's bequem. Er schob eine Prime zwischen die Zähne, legte seine Beine auf den Schreibtisch des Gouverneurs*) und schaukelte sich in seinem Lehnstuhl.

---

*) Wörtlich zu nehmen; eine Gewohnheit, die im amerikanischen Westen nicht zu den Seltenheiten gehört.

„Governor,“ fragte ich St. John, „was habt Ihr mit Eurem Temperenzgesetz bezweckt? Ihr seht doch, wie es gehandhabt wird.“

„Ich hingegen sehe,“ antwortete er mir, „daß Ihr ein Deutscher seid. Ihr Deutschen sitzt zu viel in Eueren Biergärten. Ihr seid ausgezeichnete Ackerbauer, Farmer und im Ganzen genommen die besten Emigranten, die wir haben. Aber wenn Ihr weniger in den Biergärten sitzen würdet, wäre es besser für Euch.“

„Dear Governor,“ antwortete ich ihm (und der Redacteur schrieb fleißig unsere Interview nieder), „Ihr kümmert Euch da um Sachen, die Euch gar nichts angehen. Dem Staate ist das Biertrinken der Deutschen viel weniger nachtheilig, als die politischen Zwistigkeiten, die Unsicherheit und die Abnahme der deutschen Einwanderung, die Euer Handeln zur Folge hat. Ihr habt noch Millionen Morgen Landes unbebaut, in Eurem Staat giebt es noch Platz für Hunderttausende. Trachtet also lieber, die Deutschen heranzuziehen, statt sie von Kansas abzulenken.“

St. John nahm mich vertraulich unter dem Arm und meinte: „Unter uns gesagt, Ihr seht ja, bester Herr, daß es mit der Temperenz doch nichts ist. Das Ziel, das ich vor Augen hatte, war, die Trunkenbolde und Vagabunden aus dem Staate zu treiben, und Ihr wißt so gut wie ich, daß wir sie alle glücklich losgeworden sind. Das Verlottern in Biergärten mag ich auch nicht leiden; will aber Jemand zu Hause seinen Schoppen trinken, so wird's ihm Niemand verwehren.“

St. John zeigte durch seine Worte, daß er gute

Miene zum bösen Spiel machte. Ihm, wie der Mehrzahl der westlichen Politiker, scheint weder am Volke, noch an der Wohlfahrt des Staates besonders viel gelegen zu sein. Ihr Hauptziel ist die Sicherung einträglicher, einflußreicher Posten, und die Erlangung der Staatsregierung. Kein Mittel ist ihnen zu schlecht. Die ganze Temperenzfrage wurde nur aufgeworfen, weil die Stimmung des Staates eine Zeit lang in der That dafür war, denn das Spelunken- und Vagabundenwesen hatte sehr überhand genommen. Nun war es beseitigt. Die Majorität ist für die Abschaffung des Gesetzes, und es würde mich gar nicht wundern, wenn St. John mit seiner ganzen politischen Sippe, der herrschenden Strömung Folge gebend, wieder umsatteln würde.

Hätte man es auch für möglich gehalten, daß der große Exodus der Neger aus den Südstaaten nach den Weststaaten, diese schwarze Völkerwanderung, welche in den letzten Jahren erfolgte und soviel Aufregung verursachte, nichts als ein elendes Wahlmanöver war? — Gouverneur St. John war der erste, der sich als Philanthropist breit machte, eine Proclamation an die Neger erließ, sie officiell zur Ansiedlung im Kansas einlud und in der That einige zwölftausend dieser Bettler mit offenen Armen empfing, um sie bei den Wahlen nachher als — Stimmvieh benützen zu können.

Drei Jahre vor dem eben geschilderten Besuche von Topeka, gerade zur Zeit, als der so wohl eingefädelte Exodus der Neger seinen Höhepunkt erreicht hatte, war ich auf der Reise durch die Südstaaten begriffen; beinahe die ganze Presse des republikanischen Nordens

griff das Project dieser neuen Völkerwanderung mit Freuden auf und befürwortete dasselbe, während ich offen in den Zeitungen des Südens, sowie auch in der „New-Yorker Staatszeitung“ vor dieser Auswanderung der Neger nach Prairiestaaten warnte und das voraussichtlich schlechte Ende derselben darlegte.*)

Wie gewöhnlich fiel ein Theil der Presse über mich her, um meine Unkenrufe verstummen zu machen oder in's Lächerliche zu ziehen. Das würde heute wohl nicht mehr geschehen, denn es traf ein, was jeder vernünftige Mensch klar voraussehen mußte. Das irregeführte schwarze Bettelvolk ging entweder in den Weststaaten zu Grunde, oder trat bald genug die Rückwanderung nach den Südstaaten an. Der ganze Exodus, künstlich hervorgerufen, und nicht natürlichen Bedingungen entsprechend, fiel in sich selbst zusammen und es hat damit hoffentlich für immer ein Ende.

Während St. John der Herbeiziehung der Neger seine Thätigkeit zuwendete, bot die Atchison Topeka-Eisenbahn hingegen alles auf, hauptsächlich deutsche Ansiedler zur Niederlassung in Kansas zu bewegen und der Erfolg war über alles Erwarten groß. Unter der Million Einwohnern sind beiläufig ein Drittel Deutsche, ja es giebt ganze Stadt- und Dorfgemeinden, die von Deutschen gegründet, auch nur von Deutschen bewohnt werden, und eine Art Staat im Staate bildend, sich der

*) Siehe das Kapitel „Der Exodus der Neger“ in „Mississippifahrten“. Leipzig, Carl Reißner, 1881.

weitgehendsten Freiheiten und Privilegien, sowie bedeutenden selbstgeschaffenen Wohlstandes erfreuen. Wie schnell dies Alles vor sich ging, kann man aus den nachstehenden Daten ersehen: Innerhalb zwanzig Jahre hat sich die Bevölkerung des Staates verzehnfacht. Der Werth des besteuerten Besitzes beträgt 700 Millionen Mark; die Taxen für Staatszwecke belaufen sich auf $3^1/_2$ Millionen Mark; der Werth der landwirthschaftlichen Producte war im Jahre 1879 34 Millionen Mark. Das Durchschnittsvermögen betrug per Kopf 1400 Mark. Kansas besitzt 5000 Schulhäuser mit 7000 Lehrern und einem Schulfond von etwa 60 Millionen Mark. Der Werth des Viehstandes beläuft sich auf 50 Millionen Mark und vertheilt sich auf elfhunderttausend Stück Rindvieh, ebensoviel Schweine, eine halbe Million Schafe, 400,000 Pferde und 60,000 Maulthiere. — Mit solchen statistischen Daten kann man leicht paradiren, und es bedürfte wirklich kaum mehr als ihrer Anführung, um die Einwanderung an sich zu ziehen.

Wie entstanden die Prairie-Staaten des amerikanischen Westens?

Ganz im Stillen hat sich in den vier letzten Jahrzehnten wohl die größte und friedlichste Völkerwanderung aller Zeiten vollzogen — die Wanderung von mehr als fünf Millionen Europäern aller Nationen nach dem

neuen Welttheil und hauptsächlich nach den großen Prairien jenseits des „Vaters der Ströme“. Niemals haben größere Volksmassen binnen so kurzer Zeit aller Cultur bare Länderstrecken von solch' ungeheurer Ausdehnung in so blühende Staaten verwandelt, als welche sich heute Kansas, Nebraska, Jowa, Dakota zeigen. Niemals hat eine Völkerwanderung nach so entfernten Ländern stattgefunden und sich so völlig ohne jene Unruhen, Kriege und Miseren abgewickelt, wie sie sonst im Gefolge solcher Emigrationen zu finden waren. Diese Besiedelung der amerikanischen Prairien bildet unstreitig eine der wichtigsten Ereignisse der Culturgeschichte.

Nichts konnte in den letzten Jahrzehnten größeres, packenderes Interesse gewähren, als diese Staatengründung zu beobachten, und diese Verwandelung wüster, baum- und strauchloser, vollständig unbewohnbarer Steppen in blühende Staaten vielleicht selbst mitzuerleben, wie es mir seit den Siebziger Jahren vergönnt war.

Damals sah ich zum ersten Male die Städte Kansas City, Omaha, St. Paul und Minneapolis, jede derselben kaum mehr als ein Jahrzehnt alt, rauh in ihren Anfängen, unfertig, unbeständig, schmutzig, keine darunter mit mehr als fünfundzwanzig- bis dreißigtausend Einwohnern. Seither habe ich sie wiederholt besucht und im letzten Jahre fand ich sie als moderne Großstädte wieder, die sich mit den Großstädten des Ostens in jeder Hinsicht vergleichen lassen. Omaha hatte seine Bevölkerung in den letzten zwölf Jahren verfünffacht, St. Paul und Minneapolis, früher etwa zwölf engl. Meilen von einander entfernt, grenzen heute mit

ihren Stadtgebieten aneinander und zählen zusammen an viermalhunderttausend Einwohner; Kansas City, das ich als eine Grenzstadt von zwanzigtausend Einwohnern kennen gelernt, hat seither nicht weniger als zweimalhundertdreißigtausend Menschen hinzubekommen! Die Volkszählung von 1880 giebt Kansas City 55,000 Einwohner, Omaha 30,000 Einwohner, jene von 1890 wird bei den Städten das Sechsfache dieser Zahlen geben!

Aber diese Wandlung vollzog sich nicht allein in den Städten, sondern auch auf dem offenen Lande. 1876 lag die Umgebung der genannten Städte vollständig brach. Der Strom der Einwanderer hatte sich nur kurze Strecken über diese Städte hinausgewagt und eine dreistündige Eisenbahnfahrt brachte uns an die Westgrenzen der weißen Cultur. Längs der Flußläufe des Kansas, des Arkansas und Platte waren wohl damals schon schüchterne Städtchen wie Lawrence, Topeka, Newton, Lincoln entstanden, und weitere kleine Ansiedelungen, denen man ihre Unfertigkeit und die Ungewißheit ihres Fortbestandes ansah, hatten sich an einzelnen Punkten der Eisenbahnlinien gebildet. Ueber den 97. Längengrad (Greenwich) hinaus stießen wir nur auf einzelne Militärforts, welche zur Abwehr gegen die Indianer errichtet worden waren, und gerade wie im Mittelalter im Schutz und Bann der festen Ritterburgen Ansiedelungen entstanden, so hatten sich auch in den Prairien von Kansas und Nebraska um diese Militärforts Einwanderer und Händler gesammelt, wie Küchlein um die alte Henne. Aber zwischen diesen Forts war auf hundert englische Meilen in der Runde keine

Stadt, kein Dorf, kein Haus, kein Baum, kein Strauch, kein Felsen, nichts was die Monotonie dieser schrecklichen Einöde gemildert hätte. Ja, doch, ein einzelner Felsen, Pawnee Rock genannt, ragte einige Meter hoch über die nackte Prairie empor, ein Wahrzeichen, weit und breit bekannt und mit so viel Achtung genannt, als wäre er ein Chimborazo.

Sonst gab es noch die einzelnen Wasserstationen der Eisenbahnen, welchen die Bahnverwaltungen verschiedene Namen beigelegt und auf ihren Routenkarten mit Städteringelchen bezeichnet hatten, vielleicht um glauben zu machen, es wären dort Menschen vorhanden. Regen gab es dort selten und die drei Eisenbahnlinien, die Union-Pacific, Kansas-Pacific und die Santa Fé-Eisenbahn hatten ihren Weg durch die Prairien bahnen müssen, anscheinend nur, damit sie die Felsengebirge und das gesegnete Californien erreichen könnten. In Wirklichkeit aber wußten sie ganz genau, was sie damit wollten. Abseits von den Eisenbahnen war vor fünfzehn Jahren alles absolute Einöde und auf dem Wege von der Westgrenze von Kansas nach Santa Fé in Neumexico begegneten wir, zu Pferde oder zu Wagen reisend, keiner Sterbensseele. Wie öde und verlassen das Land jenseits des Mississippi noch 1858 war, mag eine Stelle aus der angesehensten Monatsschrift Amerikas, der „North American Review" zeigen, welche sich 1858 folgendermaßen ausdrückte: „Unser Volk hat jetzt (1858) schon die Westgrenze des culturfähigen Landes erreicht, und die Uferberge des Missouristromes sind die Grenzen einer ungeheuren Wüste, nahezu tausend englische Meilen

weit, in welcher Ansiedelungen zu Zwecken des Handels, des Ackerbaues und selbst der Viehzucht unmöglich sind."

1890 — also dreißig Jahre nach dieser Prophezeiung — sind in diesen Wüsten vier Staaten mit zusammen fünf Millionen Einwohnern und Großstädten an die hundert- bis dreimalhunderttausend Einwohner entstanden! Die Eisenbahnstationen, wo ich vor zwölf Jahren nur eine Bretterhütte als Stationshaus fand, sind heute zu Städten von drei- bis zehntausend Einwohnern herangewachsen. Als ich 1876 in Kansas der Nordgrenze des Indianerterritoriums entlang reiste, befand sich dort nur eine nennenswerthe „Stadt" von etwa zweitausend Einwohnern, tolle Exemplare, zumeist Trapper, Jäger, Viehzüchter und indianische Händler. Die Osages und Arrapahoes spazierten noch mit Adlerfedern in den Haaren, bemalten Gesichtern und dem Tomahawk in den Händen bandenweise in den Straßen umher und eine Begegnung mit zwei dieser rothhäutigen Kerle, außerhalb der Stadt, nahe am Arkansasflusse, hätte mir damals beinahe meine Kopfhaut gekostet.

Heute ist diese Ansiedelung, Wichita mit Namen, die größte, reichste, bevölkertste Stadt von Kansas, mit fünfzigtausend Einwohnern, prächtigen Straßen, mehreren Theatern, an zwanzig Kirchen, mit Hochschulen, electrischer Beleuchtung, mehreren Eisenbahnen, was noch mehr? Neben ihr und weit gegen Westen hin sind eine ganze Reihe anderer Städte von fünf- bis zehntausend Einwohnern entstanden — Arkansascity, Caldwell, Wellington u. s. w. Sind das nicht occidentale Städtemärchen? — Weiter nördlich in Nebraska ging es

ebenso. Dort sprangen Hastings, Beatrice, Grand Island, Mc. Cooc, Kearney aus dem jungfräulichen Prairieboden empor — Städte von fünf- bis fünfzehntausend Einwohnern; in Dakota, dem gefürchteten Territorium der Sioux-Indianer, stehen Bismarck, Jamestown, Yankton, Mitchell und Dutzende anderer Städte ähnlicher Größe. Nun hätte man alle Ursache, zu glauben, diese „Städte" wären kaum mehr als Zeltlager mit Bretterbuden, Wagenburgen und allerhand Jahrmarktskram, denn wo konnten die Einwohner innerhalb fünf, sechs, zehn Jahren irgend welche städtische Einrichtungen fertig bringen? Nun denn, diese Städte übertreffen jene des alten, reich besiedelten Ostens an Schönheit und Größe der Gebäude. Sie alle, ohne Ausnahme, haben ihre Rathhäuser und Justizpaläste, ihre prächtigen Kirchen und Schulen, electrische Beleuchtung, Straßenbahnen, Gas- und Wasserleitungen, Banken und Finanzinstitute. Die Geschäftshäuser sind mehrere Stockwerke hoch, aus Stein und Eisen und Backstein gebaut, die Privathäuser sind schöne moderne Villen, mit Bädern, vorzüglichen Küchen und allen Bequemlichkeiten der Neuzeit ausgestattet. All' diese Städte sind untereinander durch Eisenbahnen verbunden. Es ist erstaunlich, welche Menge von Eisenbahnlinien die Prairien nach allen Richtungen durchziehen. Das Bahnnetz in den vier Prairiestaaten allein gleicht jenem des Deutschen Reiches und wächst in jedem Jahre um mehrere tausend Kilometer. So hat Nebraska im Jahre 1877 seinem Bahnnetze Strecken beigefügt, welche zusammen der Entfernung von Wien nach Petersburg gleichen!

Dieses einfach noch nie dagewesene Wachsthum ist dabei nicht etwa ein wildes Haschen und Jagen in rastloser, zügelloser Weise, sondern eine kerngesunde Entwicklung, im Schutze von Gesetz und Recht. In den Prairiestaaten hat mit Ausnahme der westlichen Grenzgebiete das wilde Trapper- und Jägerleben, das Treiben der Abenteurer und Vagabunden ausgetobt. Es ist längst ein Ding der Vergangenheit und entschieden kann man behaupten, daß in Nebraska, Kansas und Iowa geordnetere Verhältnisse, mehr Recht und Gesittung obwalten, als in Kentucky, Arkansas, Missouri und anderen älteren Staaten. Möge man ja nicht glauben, ich wolle hier in eine Lobpreisung Amerikas im Stile Andrew Carnegie's verfallen, der sich stolz, Europa verachtend, auf die Brust klopft und ausruft: „Wir Amerikaner haben das Alles gethan!“

Mit nichten. Wir Europäer sind es, die Amerika und hauptsächlich den Westen zu dem gemacht haben, was er heute ist, und was er noch werden soll. Wir Europäer senden in jedem Jahre eine halbe Million kräftiger Männer zum weiteren Ausbau dieses Landes: wir Europäer erziehen diese Männer bis zu ihrem zwanzigsten Jahre, wir ernähren sie, bilden sie, schicken sie unter großen Opfern in die Schulen. Wir legen in ihnen ungeheure Capitalien an, deren Interessen dann den Amerikanern zu Gute kommen. Amerika zahlt für die Erziehung, Ernährung, Ausbildung dieser halben Million Menschen nichts und erhält sie vollständig ausgebildet und zum Broterwerb, zur Arbeit fähig. Zum geringsten gerechnet, mag die Erziehung und Ernährung eines

Menschen bis zu seinem 20. Jahre mit Zinseszinsen 6000 Mark kosten. Europa hat nun bisher über zehn Millionen männliche Einwanderer geliefert, und hat somit neben dieser colossalen Arbeitskraft sechzigtausend Millionen Mark Baargeld zur Entwicklung Amerikas beigetragen. Hierbei ist noch gar nicht das Vermögen, ob Baarmittel oder Waaren, eingerechnet, welches jeder Emigrant — mehr oder weniger — doch mit sich führt. Schätzt man dieses durchschnittlich auf nur 500 Mark, was nach officiellen Angaben sehr niedrig gegriffen ist, so kommen noch weitere fünftausend Millionen Mark hinzu. Das Brüsten und Großthun der Amerikaner mit ihren Errungenschaften gegenüber dem alten Europa ist also durchaus nicht in solchem Grade gerechtfertigt. Gerade die Prairiestaaten, deren unerhörte Entwicklung ich eben in großen Zügen darlegte, sind großentheils ein Werk der Deutschen, theilweise auch der Scandinavier, und Andrew Carnegie mit seinem Anhang von Know-Nothings thut Unrecht daran, sich mit fremden Federn zu schmücken. Aber allerdings auch nicht allein in den Händen Europas lag der Zauberstab, der aus den Steppen westlich des Mississippi so zu sagen im „Eins-zwei-drei“ so große volkreiche Staaten geschaffen hat. Wer in den Grenzstädten der Prairien, in Omaha, Kansas City, St. Paul auf den Bahnhöfen, auf den Straßen, in Logirhäusern die armen hilflosen, der Landessprache unkundigen Emigranten gesehen hat, wie sie täglich zu Hunderten eintreffen; wer durch die meist kahlen Prairien gezogen ist und weiß, daß dort mit Ausnahme des Bodens absolut nichts

vorhanden war, womit man diese Verwandlung der Steppen in Culturländer begreifen und erklären konnte, der wird sich fragen, wie war es möglich, daß diese armen Leute innerhalb eines oder zweier Jahrzehnte sich selbst zu wohlhabenden Bürgern und damit auch die Prairien zu culturreichen Staaten machen konnten? Die Hauptursachen liegen zunächst in den großen Landschenkungen der Vereinigten Staaten-Regierung an die Einwanderer und Eisenbahnlinien, und zweitens in dem denkbar weitesten Credit, mit welchem das Capital des amerikanischen Ostens sie unterstützt. Den zähen Fleiß und die energische Ausdauer der deutschen Emigranten, denen darin nur noch die Scandinavier und die russischen Mennoniten gleichkommen, hat man eben in Amerika zu schätzen gelernt. Nur diese Classen von Einwanderern bleiben gewöhnlich der einmal gewonnenen Scholle Erde treu. Nicht so der amerikanische Ansiedler. Von den zahlreichen Farmen, die ich im Jahre 1876 in verschiedenen Theilen der westlichen Prairien besuchte, fand ich im vergangenen Jahre keinen einzigen Amerikaner im Besitz seiner Farm, dagegen hatten die meisten Deutschen und deutsch-russischen Mennoniten, allerdings unter großen Entbehrungen, wie sie erzählen, ausgeharrt und waren nun wohlhabende Leute.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß die jungen Ansiedlungen in den Prairien durchschnittlich zweimal den Besitzer wechseln, bevor sie in feste Hände gelangen. Die ersten Besitzer, jene welche aus dem wilden, unbebauten Steppenland eine Viertelsection, d. h. die ihnen nach den amerikanischen Gesetzen zukommenden 160

Acker Landes wählen, sind gewöhnlich Abenteurer, unzufriedene, unruhige Leute, unfähig, an irgend einer Stelle sitzen zu bleiben, oder Speculanten, welche ein einträgliches Geschäft daraus machen, derartige Länder weiter zu verkaufen. In früheren Jahren waren es zumeist die jüngeren Söhne der Farmer aus den Neuenglandstaaten, welche, um die Zertheilung der väterlichen Farm zu vermeiden, nach dem Westen zogen und sich dort neue Hauswesen gründeten. In neuerer Zeit jedoch treten neben den europäischen, zunächst deutschen Emigranten hauptsächlich westliche Farmer in den Prairien auf. Es ist nicht mehr Vermont und Maine, das seine überschüssige Bevölkerung an die Prairien abgiebt, sondern Illinois, Iowa und Missouri. Aber diese Anglo-Amerikaner haben nicht die Zähigkeit, zu bleiben. Ebenso wie sie Illinois und später Iowa verließen, um nach Kansas oder Nebraska zu kommen, ebenso halten sie es auf ihren „Homesteads" in den offenen Prairien eben nur so lange aus, als erforderlich ist, um den Besitztitel ihrer neuen Farm von 160 Ackern zu erlangen. Dann verkaufen sie dieselbe, sobald sie nur einen Käufer finden können und reisen weiter nach Westen, um dasselbe Spiel zu wiederholen.

Sie bilden sozusagen bei diesem Vordringen, bei dieser Ueberfluthung der Prairien durch die Civilisation, die erste Brandungswelle. Die Käufer ihrer Farmen sind die zweite Serie der Ansiedler, die zweite Brandungswelle. Diese Leute, zumeist Amerikaner, bringen gewöhnlich ein bischen Capital, aber sehr viel Muth mit, den Kampf durchzufechten und ihre Farm „auf die

Beine“ zu bringen. Mit dem mitgebrachten Gelde kaufen sie die Farm, und es bleibt ihnen zu wenig übrig, sich so lange zu ernähren, bis die Farm ertragsfähig wird. Sie müssen Schulden machen, Capital auf ihren Besitz aufnehmen, und das bricht ihnen gewöhnlich das Genick. Geschulte Ackerbauer aus dem Westen oder aus Deutschland treten an ihre Stelle, und diese bilden die dritte und letzte Brandungswelle in dem Vorstoß „weißer“ Cultur nach dem Westen. Sie bleiben. Nur bei den deutschen und scandinavischen Einwanderern, sowie bei den Mennoniten findet man die nöthige Ausdauer, um über die Noth im ersten schlimmen Jahre hinwegzukommen.

Den Gesetzen der Vereinigten Staaten nach kann irgend ein Bürger der Vereinigten Staaten, oder derjenige Einwanderer, welcher seine Absicht erklärt hat, Amerikaner zu werden, von den noch unbesiedelten Regierungsländereien eine Viertelsection, d. h. ein Viertel Quadratmeile englisch, oder 160 Acker aussuchen, die sein Eigenthum werden, sobald er fünf Jahre auf diesem Grundstück gewohnt hat. Aber er kann auch schon nach sechsmonatlichem Verbleiben auf diesem Grundstück in den Besitz desselben gelangen, wenn er für dasselbe $1^1/_4$ Dollar, also 5 Mark, pro Acker an die Regierungsbehörden seines Districts bezahlt. Auf diese Weise kann jeder Einwanderer, ob Mann oder Frau (sobald sie ledig oder Haupt einer Familie ist), schon nach sechs Monaten mit einer Ausgabe von 800 Mark in den unbestrittenen Besitz von hundertsechzig Acres oder hundertsiebzig preußischen Morgen gelangen. Ja, ver-

schiedenen anderen Bestimmungen folgend, kann er oder sie für noch geringere Summen noch weitere dreihundertzwanzig Acker Landes in der gleichen Zeit hinzukaufen. Der Einwanderer kann also schon nach sechs Monaten für weniger als zweitausend Mark Besitzer von 500 Morgen des besten Agriculturlandes werden, das die Vereinigten Staaten überhaupt noch zu vergeben haben.

Nun verfügen aber die Einwanderer in den seltensten Fällen über derlei für sie immerhin sehr bedeutende Geldsummen, und wenn das Geld gerade auch vorhanden wäre, so hätten sie dann doch nur das nackte, todte Land, aber keine Mittel, um sich ein Haus zu bauen, Werkzeuge, Wagen, Pferde, Sämereien u. dergl. zu kaufen und dann erst noch ein Jahr bis zu der ersten Ernte den Lebensunterhalt zu bestreiten. Da kommt ihnen nun in der liberalsten Weise östliches Capital zu Hülfe, und diese Unterstützung der Einwanderer durch Baargeld ist einer der allerwichtigsten Factoren in der Ausbeutung jungfräulicher Länder, wie der Hauptursachen der gegenwärtigen Blüthe derselben, des Wohlstandes ihrer Bewohner und des großen Reichthums vieler amerikanischer Capitalisten.

Diese Unterstützung der westlichen Staaten durch östliches Capital ist eines der interessantesten Capitel in der bewegten Geschichte dieser jungen Länder; es erklärt das Zugrundegehen vieler abenteuerlicher Pioniere, aber auch den gegenwärtigen Reichthum ihrer Nachfolger. Fast jeder Einwanderer bedurfte Geld und erhielt auch in liberalster Weise so viel davon, als man ihm überhaupt auf seine Farm hin leihen konnte. Das augen=

blickliche Resultat ist allerdings, daß die Farmen der neuen Prairiestaaten zu dreiviertel verschuldet sind, aber mit der Zeit werden diese Schulden abgetragen, und die Farmer sind dann im Vollgenuß ihrer Güter und deren Ertrages. So wie jetzt in Nebraska, Kansas und Dakota, ging es auch vor zwanzig Jahren in Michigan zu. Damals mußten in Folge des Geldmangels die jungen armen Farmer 10 Procent p. a. Interessen bezahlen. Heute sind sie auf sechs bis sieben Procent gefallen. Dasselbe war vor 15 Jahren in Iowa der Fall, und Capital trägt dort heute noch sieben bis acht Procent. Aber das Geld ist dort absolut und unumgänglich erforderlich, seien die Interessen auch noch so hoch. Oestliches Geld war es, welches den Westen der Cultur eröffnet hat, östliches Geld war es, das die Großstädte des Westens, Chicago, Omaha, Kansas City, St. Paul aufgebaut hat, und wäre dieses Baarcapital von Boston, New-York und anderen östlichen Geldcentren nicht hergegeben worden, so wäre der Aufbau der Staaten und Großstädte des Westens einfach nicht möglich gewesen; — als Chicago vor siebzehn Jahren niederbrannte, war es Boston, das es aus der Asche wieder auferstehen ließ. Im vorigen Jahrzehnt war ganz Chicago einfach eine Hypothek für Bostoner Capital, und es wurde sozusagen als ein Versehen betrachtet, wenn irgend ein Haus in Chicago nicht mit einer Bostoner Hypothek belastet war. Wie haben sich die Zeiten seither geändert! Nicht nur ist all' dieses geliehene Capital mit reichen Interessen zurückbezahlt worden, sondern gerade Chicago giebt heute selbst Millionen her, um

sie in westlichen Farmhypotheken anzulegen, mit anderen Worten, dem Einwanderer auf die Beine, sich selbst aber zu sechsprocentigen Interessen zu verhelfen.

Es bedurfte in jedem Jahre Millionen über Millionen geborgten Capitals, um Nebraska, Kansas und Dakota zu der außerordentlichen Blüthe zu verhelfen, deren sich diese Länder heute erfreuen. Das Geheimniß jener Errungenschaften, jener Eisenbahnen, Großstädte und blühenden Länderstrecken, von welchen am Anfang dieses Capitels die Rede ist, liegt einfach nur im Gelde, im Bodencredit. Dem geborgten Geld ist es zu danken, daß in dem Jahrzehnt zwischen 1870 und 1880 in Dakota 17,000 neue Farmen entstanden, in Nebraska 51,000 und in Kansas nicht weniger als einmalhunderttausend! In dem genannten Zeitraum sind in den Prairiestaaten des westlichen Mississippi 400,000 neue Farmen entstanden. Welch ungeheuren Einfluß die Hypothekar-Darlehen an die Einwanderer auf das ganze Wesen und den Bestand der neuen Staaten genommen haben, geht schon daraus hervor, daß dreiviertel sämmtlicher Farmen des Westens von ihren Eigenthümern bestellt werden; nur ein Fünftel wird von Pächtern gegen einen Antheil des Ertrages bewirthschaftet und der kleine Rest wurde für Zahlung eines jährlichen Pachtschillings in Baar gemiethet.

Der letzten Statistik von dreißig Staaten und Territorien der Vereinigten Staaten zufolge bestanden in denselben $3\,^1/_4$ Millionen Farmen, davon waren die Hälfte von einer durchschnittlichen Größe von unter 100 Morgen, $1\,^1/_3$ Millionen Farmen erreichten eine

Größe von 100 bis 560 Morgen, nur 50,000 Farmen waren 500 bis 1000 Morgen groß und nur 15,000 Farmen waren größer als 1000 Morgen. Diese letztgenannten Riesenfarmen, von welchen in der jüngsten Zeit so viel die Rede war, befinden sich jedoch hauptsächlich in Californien, Mississippi, Virginien und den früheren Sclavenstaaten. In den Prairiestaaten befinden sich davon zusammengenommen kaum tausend, ein weiterer Beweis, daß die vielen Millionen, welche der Osten den Prairiestaaten geliehen hat und noch leiht, hauptsächlich nur den kleineren Farmen und Einwanderern zu Gute kommen.

Dieses Capital gelangt in den Prairiestaaten in der Form von Farm-Hypotheken unter die Leute, und wenn ungezählte Millionen dem Westen zur Verfügung stehen, so hat dies seine Ursache in der Sicherheit der Capitalsanlage, sowie in den bedeutenden Interessen, die für diese Hypothekar-Anleihen im Westen bezahlt werden. Auf meiner Reise durch die Städte des Westens fiel mir selbst in den kleinsten derselben die große Zahl von Bankhäusern auf, und für den Augenblick konnte ich mir kaum erklären, wie all' diese Geldinstitute in so jungen Ländern ihr Auskommen finden könnten. Aber das Capital sämmtlicher Banken des Westens zusammengenommen, würde kaum hinreichen, um den Geldbedarf einiger Grafschaften zu befriedigen. Die Hauptmasse des Capitals kommt aus den Neu-England-Staaten, aus New-York und in neuerer Zeit auch aus England, bisher sehr wenig aus Deutschland.

Zur Unterbringung dieses östlichen Capitals ent-

standen in den Großstädten des neuen Westens, vornehmlich in Omaha, in Kansas City, St. Paul u. s. w. sogenannte farm loan and trust companies. Die bedeutendsten Hypothekenbanken dieser Art haben ihren Sitz in Omaha, aber fast jede andere Stadt der Prairien besitzt ihre trust company. Die Thätigkeit dieser für den Westen ganz unentbehrlichen Banken ist eine zu eigenthümliche, um hier nicht Erwähnung zu finden. Wünscht ein Farmer Geld auf seine Farm aufzunehmen, so wendet er sich an den nächsten Agenten der betreffenden Hypothekenbank, deren jede ein ganzes Netz über die Prairien gezogen hat, ähnlich wie die Versicherungsgesellschaften. Der Agent erkundigt sich genau nach der Stellung des Farmers, nach der Lage der Farm, nach der Nationalität des Eigenthümers (wobei Deutsche viel mehr Credit genießen als Amerikaner) ꝛc., und sendet dann seinen Bericht an die Bank. Diese schickt ihre Vertrauensmänner zur Prüfung aller Umstände nach dem betreffenden Orte, und erscheint alles vollkommen sicher, so erhält der Farmer das Darlehen, das gewöhnlich nur ein Drittel des wirklichen Augenblickswerthes der Farm repräsentirt. Nehmen wir an: der Farmer nimmt ein Darlehen von tausend Dollars auf fünf Jahre, für welches er seine Farm verpfändet. Die Interessen, die er bezahlen muß, betragen jetzt gewöhnlich acht Procent, und er kann dies mit Leichtigkeit, denn der Ertrag der Farmen im Westen beläuft sich auf zwanzig bis fünfundzwanzig Procent. Diese Interessen werden in folgender Weise eingetheilt: die Hypothek selbst trägt sechs Procent, und die halbjährig

zahlbaren Coupons von je 30 Dollars sind dem Hypothekenschein beigefügt. Für fünf Jahre giebt es demnach zehn Coupons mit zusammen 300 Dollars Interessen. Außerdem giebt der Farmer eine zweite Hypothek für eine Summe, welche den übrigen zwei Procent, für fünf Jahre also 100 Dollars gleichkommt. Diese Summe ist ebenfalls in halbjährigen Raten von je 10 Dollars, gleichzeitig mit den Coupons der ersten Hypothek zahlbar. Die Hypothekenbank verkauft hierauf jene erste sechsprocentige, fünf Jahre laufende Hypothek an den Capitalisten, der in den Prairiestaaten Geld anlegen will, und behält die zweite Hypothek von 100 Dollars, also die Differenz zwischen den sechs Procent des Capitalisten und den acht Procent des Farmers für sich als Gewinn und Deckung der Kosten.

Daraus kann man leicht ersehen, daß das Geschäft für alle Betheiligten ein vorzügliches ist. Für den Farmer, der ohne Capital überhaupt gar nicht arbeiten könnte und die hohen Interessen gerne zahlt; für den Capitalisten, der für sein sicher angelegtes Geld viel höhere Interessen bezieht, als er in Europa oder in den Neu-Englandstaaten erhalten könnte und schließlich für die trust company, die von jeder Million Dollars jährlich einen Gewinn von 20,000 bis 30,000 Dollars hat. In Folge dieser ausgezeichneten Speculation steht dem Westen jetzt auch schon so viel Capital zu Gebote, daß der Zinsfuß wie gesagt auf acht und gar sieben Procent gesunken ist und der Capitalist nur mehr fünf Procent Interessen erhält — immerhin noch mehr, als bei gleichwerthigen Hypotheken in Europa gezahlt wird.

Es kommt allerdings vor, daß der Farmer nach Darlehensfrist die Zahlung nicht leisten kann, und seine Farm von der Bodencreditbank bezw. trust company verkauft wird, ein Fall, der, wie die Statistik zeigt, jedoch nur ein Procent sämmtlicher Darlehen trifft. Dann aber steht der Gewinn gewöhnlich auf Seite der Bank, denn die Farm besitzt einen viel höheren Werth, als das Darlehen. Zuweilen gab es aber auch Verluste, und dies brachte einzelne der großen Bodencredit-Banken dahin, das in Europa übliche System zu adoptiren, daß sie sämmtliche erworbenen Hypotheken für sich behalten und in gleicher Höhe Obligationen der Bank ausstellen, die sie dann den Capitalisten anbieten. Die Hypotheken werden gewöhnlich in irgend einer großen wohlbekannten Hypothekenbank in den östlichen Hauptstädten, vornehmlich Boston und New-York, hinterlegt, welcher die Wahrung der Interessen der Käufer der Bonds obliegt.

Neben dem Gelde kann als gleichwerthiger Civilisationsfactor im fernen Westen nur noch das Eisenbahnsystem genannt werden. Heutzutage werden ohne Eisenbahnen überhaupt keine Ansiedelungen und Städte angelegt. Die Eisenbahnen sind die Pioniere der Cultur. Sie sind die Canäle, auf denen die Cultur des Ostens in die Prairie eindringt, und welche die entlegensten Außenposten derselben mit dem cultivirten Osten verbindet. Wo in den Prairiestaaten keine Eisenbahnen hinkamen, giebt es auch keine nennenswerthe Bevölkerung. Die Eisenbahn eilt der Bevölkerung voran und ebnet ihr den Boden, ja es sind die Eisenbahngesellschaften selbst, welche heute die geeignetsten Plätze für zu grün-

dende Ansiedelungen auswählen und sich an der Gründung direct betheiligen. Die ganze Entstehung der Prairiestaaten gleicht der Invasion einer großen Culturarmee, deren Operationsfeld die Prairien waren. Die Operationsbasis bildeten der Mississippi und Missouri, die Feldherren waren die großen Capitalisten des Ostens, die Strategen bildeten die Eisenbahngesellschaften, die Plänkler und Eclaireurs waren die Einwanderungs- und Landagenten, und die Armee selbst waren die Hunderttausende, ja Millionen fremder Immigranten. Nun ist die Invasion bewerkstelligt, die Schlachten sind geschlagen und der culturelle Feldzug gegen die Prairien hat mit der Eroberung mehrerer großer und volkreicher Staaten geendigt: Nebraska, Kansas, Dakota, Iowa, Minnesota. Noch bleiben die Staaten Montana, Idaho, Washington übrig, aber es wird gar nicht lange dauern, so werden auch sie zu dem geworden sein, was die Prairien von Kansas heute sind.

Prairiefürsten und ihre Reiche.

Wenn sich seit Washington Irving's Zeiten in den weiten Prairien des amerikanischen Westens so großartige Umwälzungen vollzogen haben und dort volkreiche, blühende Staaten entstanden sind, so gilt dies doch nur von der östlichen Hälfte derselben. Die westliche Hälfte, die weiten Hochebenen am Ostabhange der Felsengebirge in einer Breite von 200—300 englischen Meilen um-

fassend, hat sich seit jener Zeit nur wenig verändert. Wohl werden diese Steppen heute von den großen Pacificbahnen durchschnitten, und längs dieser Verkehrslinien macht sich allerdings eine rohe, eigenthümliche Cultur bemerkbar, die dem nach Californien oder Oregon reisenden Touristen in einzelnen Städten, in Laramie, Cheyenne, Dodge City, Bismarck, Miles City wohl aufgefallen sein mag. Aber im großen Ganzen hat die Locomotive, dieser erste und mächtigste Pionier der Cultur in Amerika, dort wenig verändert. Die Indianer sind in vielen Gebieten, wenn auch in ihrer Kraft gebrochen, doch noch immer vorhanden, und ist auch der Büffel verschwunden, der zu Irving's Zeiten noch zu Millionen auf den unendlichen Steppen hauste, so ist an seine Stelle das Rindvieh getreten, dessen Zucht den wichtigsten, um nicht zu sagen einzigen Erwerbszweig in dem ganzen, viele hunderttausend Quadratkilometer umfassenden Gebiete ausmacht.

Gerade dieses Steppengebiet ist der Schauplatz des interessantesten, abenteuerlichsten Lebens, das man irgendwo in den Vereinigten Staaten antreffen kann, und mit wahrer Sehnsucht denke ich an die herrlichen Wochen und Monate zurück, die ich in verschiedenen Jahren dort zugebracht habe. Diese Llanos des westlichen Texas, die Mesas von Neumexiko, die Steppen des östlichen Colorado und Wyoming, die Bad Lands von Dakota, die ausgedehnten Prairien von Montana übten auf mich, wie auf jeden europäischen Reisenden einen eigenthümlichen Zauber aus.

Wer aus den blühenden Ackerbaustaaten des Westens,

aus Illinois, Iowa, Kansas in diese weiten Steppen gelangt, der tritt aus der modernsten Civilisation, aus dem Europa beinahe vorangeeilten Amerikanerthum in eine fremdartige, abenteuerliche Cultur früherer Jahrhunderte. Eine seltsame Mischung des Yankeewesens mit dem Caballerothum der alten Spanier macht sich überall geltend. Die Städte weichen dort den großen „Ranchos“ der Viehzüchter, der Fußgänger dem Reiter. Jeder männliche Bewohner dieser Steppen ist auch ein ganzer Mann, sein Recht wie seine Sicherheit liegen in seiner Faust. Er kennt keine Polizei, keine Gerichte, keine unserer staatlichen Einrichtungen zum Schutze der Bevölkerung. Er erjagt sich seinen Bedarf an Fleischspeise, er bäckt sein eigenes Brot. Auf diesen entlegenen Ranchos webt die Frau keine himmlischen Kränze in's irdische Leben, und der Ranchero, der Jäger und Trapper begegnet der ewigen Weiblichkeit nur selten, wenn er zuweilen die kleinen Städtchen besucht, die hier und dort in den Steppen in sicherer Nähe der Eisenbahnlinien entstanden sind. In den Steppen kommen auf je tausend Männer kaum fünfzig Greise und Kinder, kaum sechzig Frauen! Hier ist das Gebiet rauher, kräftiger Mannbarkeit, denn nur der Mann kann das bei aller Widerwärtigkeit doch ungemein reizvolle, interessante Leben auf die Dauer aushalten.

Auf der großen, in der Geschichte wohl einzig dastehenden Völkerwanderung nach dem amerikanischen Westen drangen nur die kühnsten, kräftigsten, unternehmendsten Männer nach den Steppen des westlichen Texas, Kansas und Wyoming vor; jene Männer, welche die ruhige

Arbeit mit Pflug und Schaufel verschmähen und lieber Jagdgewehr und Lasso handhaben. Aus allen Theilen Amerikas und Europas zogen sie hierher, mitten unter die erbsässige Bevölkerung, unter die Indianer und die mexikanischen Vacqueros, die Viehzüchter. Als sie sahen, wie einträglich diese Viehzucht in den Steppen sich gestaltete, wie völlig ungeeignet das Land für jeden anderen Beruf war, wie interessant und abenteuerlich das Leben, lauschten sie den Mexikanern diese Hirtenthätigkeit ab, und so kommt es, daß hier im Herzen des vorgeschrittensten Erdtheiles ein Ländergebiet von mehr als einer Million Quadratkilometern Ausdehnung eine ähnliche Cultur besitzt, wie die Steppen von Kleinasien, Nordafrika, Mexiko und Südamerika. Ich brachte in verschiedenen Jahren Wochen und Monate unter diesem anglosächsischen Hirtenvolke der amerikanischen Steppen zu, und je mehr ich unter ihnen lebte und mit ihnen verkehrte, desto lebhafter erweckte mir die ganze Steppencultur Erinnerungen an jene, die ich in Arabien, in der Berberei und in Mexiko gefunden. Ja selbst in den großen Llanos des Orinocobeckens in Südamerika, die ich noch vor Kurzem durchstreifte, fand ich dieselbe Cultur, dasselbe Hirtenleben, nur aus dem Amerikanischen in's Spanische zurück übersetzt.

In Europa gerade so gut wie im östlichen Amerika scheint man zu glauben, diese Steppengebiete zwischen den Prairien und den Felsengebirgen seien das wahre Paradies der Viehzucht und die vielen Millionen Rinder, welche alljährlich in den großen Schlachthäusern von Chicago, Cincinnati und Kansas City abgeschlachtet

werden, stammten von dort. Auf meinen Fahrten durch die Prairien hörte ich unter den Passagieren häufig die Verwunderung darüber aussprechen, daß mitunter auf viele Meilen nicht ein einziges Rind sichtbar wurde, während es doch dort an Vieh wimmeln müßte. Nichts ist irriger als das. Die großen Viehzuchtländer Amerikas sind nicht die Steppen, sondern die Ackerbaustaaten längs des Mississippi, nämlich Illinois, Iowa, Missouri, ja sogar New-York und Pennsylvanien. Die Statistik für 1880 ergiebt als Gesammtzahl der Rinder in sämmtlichen Territorien der Vereinigten Staaten*) nur 1.75 Millionen, während der einzige Staat Illinois deren 2.25 Millionen, und der Staat New-York sogar noch etwas mehr besaßen. Die Ursache dessen liegt im Futter. Die genannten Staaten liefern ungemein reiche Mais- und Getreideernten und deshalb auch hinreichend Futter zur Ernährung großer Viehmassen. Wenn die Steppen des Westens in den Ruf kamen, die ausgedehnteste Viehzucht zu besitzen, so liegt dies wohl darin, daß Viehzucht ihre hauptsächlichste oder, besser gesagt, in manchen Gebieten sogar einzige Erwerbsquelle bildet. Eine Ausnahme ist allerdings der Riesenstaat Texas, der allein an fünf Millionen Stück Rindvieh besitzt. Die Gesammtzahl Rinder in den Vereinigten Staaten belief sich 1880 auf 85 Millionen Köpfe und mag heute auf 100 Millionen gestiegen sein.

Noch Mitte der Siebziger Jahre, als ich zum

*) Also in Montana, Wyoming, Colorado, Neu-Mexiko, Arizona, Utah, Idaho, Nevada, Oregon und Washington (seit 1889 zu Staaten erhoben).

ersten Male die trockenen, baumlosen Steppen des westlichen Kansas, Nebraska, Dakota ꝛc. durchzog, wurden dieselben allgemein als vollkommen werthlos und jeder Benützung unfähig gehalten. 1876 lernte ich indessen in Denver (Colorado) den berühmten Cattle King (Viehkönig) Iliff kennen, der mich über diesen auch von mir getheilten Irrthum aufklärte und auf seine eigenen Viehherden hinwies, die damals, an 15,000 Köpfe betragend, auf den Steppen des östlichen Colorado zwischen der mittlerweile wieder selig entschlafenen „Großstadt“ Julesburg und Greeley grasten. Iliff war 1860 ein vollständig herabgekommener Goldsucher, der seinen letzten Cent in Minenspeculationen verloren hatte. In dem damals noch elenden Grenzdorfe Denver borgte er sich ein paar hundert Dollars, mit denen er eine Anzahl Rindvieh kaufte und diese nach den Flußthälern der Steppen trieb. Zehn Jahre später belief sich sein Einkommen jährlich auf etwa 100,000 Dollars, und als er vor einiger Zeit starb, hinterließ er seinen Erben über eine Million. Sein großartiger Erfolg mit der Viehzucht im Großen bewies schlagend, daß die Steppen von Colorado und seiner Grenzländer hierfür vorzüglich geeignet seien, soweit nur die zwei Grundbedingungen, viel Wasser und natürlicher Schutz gegen die Unbilden des harten Winters, vorhanden sind. Neben Iliff's Viehzüchtereien entstanden unzählige andere, und es gab in den letzten Jahren, etwa seit 1876 ein förmliches Viehzüchterfieber, wie es zu verschiedenen Perioden ein Gold-, ein Petroleum- und Silberfieber gegeben hat. Heute sind die unendlichen Ländereien zwischen dem Missouri und den Felsengebirgen,

zwischen dem Golf von Mexiko und der canadischen Grenze, ja weit über diese hinaus nach Norden vollständig von den großartigsten Viehzüchtereien eingenommen. Als ich auf der canadischen Pacificbahn die Reise durch die Stromgebiete des Assiniboine und Saskatchewan nach den Felsengebirgen von Britisch-Columbien unternahm, fand ich auf den Hochplateaux von Alberta, in den östlichen Ausläufern der Gebirgsketten zahlreiche „Ranchos" oder Viehzüchtereien, mit englischem Capital gegründet, mit schottischem Vieh, gekreuzt mit texanischem Vieh, besetzt, das dort viel besser zu gedeihen schien als in dem südlicher gelegenen Dakota oder Wyoming.

Bei dieser Besetzung -- von Besiedelung kann man ja hier kaum sprechen — der Steppenländer Nordamerikas machte sich ein ganz eigenthümlicher Umstand bemerkbar. Während die moderne amerikanische Völkerwanderung nach den Prairien von Osten her erfolgte und die an die letzteren stoßenden Steppen und Felsengebirge übersetzend sich ebenfalls in westlicher Richtung nach Californien und Oregon ergoß, erfolgte die Besetzung der Steppen durch das amerikanische Hirtenvolk von Süden nach Norden. Die ganze Viehwirthschaft ist mexikanischen Ursprungs. Wie die südamerikanischen Spanier in den Pampas und Llanos, so besaßen auch die Spanier in den nördlichen Theilen Mexikos, also in Chihuahua, Coahuila und dem früher ebenfalls mexikanischen Texas ungeheure Ländergebiete, hauptsächlich nur für Viehzucht geeignet, die denn auch dort in vollster Blüthe stand. Bei der Uebernahme von Texas durch die Amerikaner lernten die erwerbslustigen Yankees den Mexikanern dieses

„Handwerk“ ab. Die ganze Organisation der Viehzüchtereien, die halbwilde, rohe Verwaltung der colossalen Herden, ja sogar das malerische Kleid und Sattelzeug der Mexikaner wurde von den Yankees angenommen. Der Lasso, die specifisch spanisch-amerikanische Fangschnur, heißt auch bei den Yankees so. Aus dem spanischen Worte Rancho entstand die „Ranch“, aus dem „Ranchero“ wurde der „Ranchman“, aus dem Vacquero (Kuhhirt) wurde der „Cowboy“, der Name „Corral“ für Viehpark wurde auch im Amerikanischen beibehalten, und so giebt es noch viele andere spanische Worte, welche in der amerikanischen Sprache eine neue Heimath gefunden haben.

Allmälig dehnten sich die „Ranchos“ in Texas derart aus, daß viele Züchter mit ihren Herden nach Colorado hinüberzogen, und als sie durch Erfahrung herausfanden, daß das texanische langhornige Vieh in den nördlicheren Steppen viel stärker und kräftiger wird, erreichte diese hauptsächlich von Texas kommende Invasion bald Nebraska, Wyoming und Dakota bis an die canadische Grenze.

So ganz glatt und ruhig entwickelte sich indessen diese rauhe Industrie der Steppen durchaus nicht. Wir in Europa sind zu weit von der Heimath dieser modernen Nomaden, um viel von dem großen Zaunkriege, dem „Fencewar“ in Texas zu wissen, der unendlich viel Blut gekostet hat. Die kühnen Abenteurer, die es auf die Errichtung ausgedehnter Viehzüchtereien abgesehen hatten, setzten sich in den ungeheuren Territorien des westlichen Texas nnd seiner Grenzländer fest; das Land war ja

fast buchstäblich unbewohnt, und so wählten sie für ihre „Ranchos" die günstigsten Plätze längs der Flußläufe, um hinreichend Wasser zu haben, und umzäuten einfach eine beliebig große Strecke Landes, oft mehrere hundert Quadratkilometer umfassend. Waren ihnen in diesen Gebieten vielleicht Squatter oder kleine Farmer zuvorgekommen, so wurden diese zum Verkaufe ihrer Farmen mehr oder minder höflich eingeladen, und räumten sie das Feld nicht freiwillig, so wurde Gewalt gebraucht, wobei nicht wenige der hilflosen Farmer von den rauhen Gesellen einfach niedergeschossen wurden. Ich selbst hörte darüber in Texas die wunderlichsten Geschichten.

Binnen kurzer Zeit war der größte Theil des Staates von derlei „Prairiefürsten" in Besitz genommen, und nur die trockenen Steppen zwischen dem Rio Grande und den Quellgebieten des Red River waren noch frei. Die Nachzügler, welche alle günstigen Weidestrecken besetzt fanden und das leere Nachsehen hatten, halfen sich dadurch, daß sie die Umzäunungen der verschiedenen Ranchos einfach niederrissen und so ihr Vieh auf die fremden Weiden trieben. Dies war um so leichter, als ja Strecken von der Ausdehnung der deutschen Herzogthümer umzäunt waren und die Rancheros mit ihren zwei bis drei Dutzend berittenen Hirten (Cowboys) diese mehrere hundert Kilometer langen Zäune nicht überwachen konnten. Dafür wurde bei passenden Gelegenheiten Rache geübt, und so entstand allmälig der „Fence-war" (der Zaunkrieg) zwischen den beiden Parteien. Die Einen wollten freie gemeinschaftliche Weiden ohne Zäune, die Anderen umzäunte Weiden. Noch vor zehn

Jahren war man in Texas mit dem Revolver gleich bei der Hand, das Faustrecht galt hier überall, und zahllose Rancheros mußten in's Gras beißen, oder wie man in den Prairien sagt, „sie starben in den Stiefeln".

*   *
*

Die in den Prairien herrschende Unsicherheit hatte zur Folge, daß sich die kleinen „Rancheros" zusammenthaten und ihre Heerden auf gemeinschaftliche Rechnung verwalteten oder Texas ganz verließen, um nach Colorado oder dem westlichen Kansas und Nebraska zu ziehen. So entwickelten sich die ungeheuren „Ranchos", welche wohl die größten des Erdballs sein dürften und an Ausdehnung unseren kleineren Königreichen in Europa gleichen. Vor einigen Jahren besuchte ich eine der größten derselben, die „Prairie Cattle Company" im südlichen Colorado, deren Besitz in drei „Ranchos" getheilt ist. Eine derselben, die Arkansas-Abtheilung umfaßt im Ganzen 3500 englische Quadratmeilen, mit einem Viehstand von 60,000 Köpfen und mehreren Hundert Pferden für die Hirten-Schwadron. Die Cimarron-Abtheilung in Neu-Mexico enthält 4032 englische Quadratmeilen mit 60,000 Stück Vieh und 500 Pferden, und die canadische Abtheilung in Texas enthielt 400 Quadratmeilen mit 30,000 Stück Vieh und 200 Pferden. Die Total-Ausdehnung des Besitzes erreicht demnach jene des Königreich Belgien und der Werth wird augenblicklich auf 23 Millionen Mark geschätzt. Der Viehstand beträgt 150,000 Köpfe, der jährliche Zuwachs an Kälbern 25 bis

30,000 Stück, der jährliche Reinertrag etwa anderthalb Millionen Mark!

Aber noch großartiger als diese Ranchos ist jene des berühmten texanischen Viehkönigs Colonel King im südwestlichen Texas, welche vor einigen Jahren an englische Capitalisten um den Preis von 20 Millionen Mark verkauft wurde. Auf meiner ersten Reise nach Mexiko durchfuhr ich auf der Texas Pacific-Bahn mehrere Stunden lang einen Theil dieses Rindvieh-Königreichs und lernte in dem mich begleitenden Colonel King einen höchst einfachen, biederen Mann kennen, dem man seinen Wohlstand kaum ansehen würde. Ein anderer Rancho von 3 Millionen Acres Ausdehnung, also von 4700 Quadratmeilen, in ganz fruchtbaren Theilen von Texas gelegen, gehört drei Chicagoern, den Herren Farwell, Taylor und Babcock, welche dieses Königreich als Entschädigung dafür erhalten hatten, daß sie in der Staatshauptstadt Austin das texanische Staatscapitol mit einem Kostenaufwand von 2 Millionen Dollars erbauten! Ein Königreich von der Größe Sachsens für die Erbauung eines Capitols!

Als ich im Jahre 1876 einer Waaren-Carawane auf dem alten Santa Fé trail (die Eisenbahn war noch nicht gebaut) durch die Prairien des nördlichen Neu-Mexiko folgte, reisten wir dort zwei Tage lang durch das Besitzthum eines einzigen Mannes, Mr. Maxwell. Die Ländereien dieser Prairiefürsten übertreffen an Größe und vielleicht auch an Fruchtbarkeit das ganze Großherzogthum Hessen!

Aber diese „Monstre-Ranchos“ stehen in den Steppen des Westens durchaus nicht vereinzelt da, denn ich könnte noch ein Dutzend anderer, ebenso großer in Dakota, Wyoming und Montana nennen. So besitzen beispielsweise der Herzog von Manchester und Lord Henry Neville in Gemeinschaft das ganze Stromgebiet des Powder-Flusses westlich der „Schwarzen Berge“ von Wyoming gelegen. Der französische in der letzten Zeit viel genannte Marquis de Morés besitzt oder besaß wenigstens noch vor einigen Jahren eine ähnliche Ranch am „kleinen Missouri“ (Nebenfluß des großen Missouri) in Montana u. s. w.

Die Viehzüchter, welche aus Texas nach den nördlichen Steppen zogen, um dort Weiden für ihre Herden aufzusuchen, hatten dort ebenso wenig Glück wie die europäischen oder neuenglischen Speculanten. Mögen auch die texanischen Viehweiden ebenso wie die Llanos des Orinoco in manchen heißen Sommern durch große Trockenheit leiden, und manche Verluste herbeiführen, so sind sie dennoch unendlich viel günstiger als die Steppen von Dakota, Wyoming und Montana. Denn der Trockenheit gehen die Texaner dadurch aus dem Wege, daß sie mit ihren Herden oder wenigstens mit Theilen derselben durch die verlassenen Steppen des westlichen Kansas und Nebraska langsam nach Norden ziehen, und die Herden auf den offenen Regierungsländereien in Dakota weiden lassen. Dann verschicken die Texaner ihre fettesten Thiere mittelst Eisenbahn nach den großen Schlachtcentren Chicago oder St. Paul. Diese Reisen von Texas durch die Prairien nach Norden dauern oft

sechs bis acht Wochen, und es gehört ebenso viel Arbeit, Ausdauer wie Engelsgeduld dazu, die mehrere tausend Köpfe starken Herden, die oft über mehrere Quadratmeilen zerstreut sind, zusammenzuhalten, den Uebergang über die breiten, mit veränderlichen, tückischen Sandbänken erfüllten Prairieströme zu überwachen, und das Vieh gegen die Angriffe von allerhand weißem und indianischem Raubgesindel zu schützen.

Die „Cowboys", welche diese Herden begleiten, sind die Kirgisen des amerikanischen Westens. Stets hoch zu Roß, verstehen sie es, wie kaum ein anderes Volk, den Lasso zu handhaben und den wildesten Stier zu bändigen. Sie sind die kühnsten Reiter, an Geschicklichkeit und Schnelligkeit beinahe die Indianer übertreffend; dabei tapfere Streiter, ausgezeichnete Schützen, furchtlos, ausdauernd und lieben ihr freies Nomadenleben über Alles. Monate lang ist es ihr Loos, unter freiem Himmel auf der nackten Erde, den Sattel als Kopfkissen zu schlafen; und kommt der Winter, so bietet doch nur ein elendes Blockhaus oder „Dug out" (eine aus dem Erdboden gegrabene, und nur mit dem Dach darüber hervorstehende Hütte) ihre Wohnung.

Dennoch kann man sich bei all' ihrer Rohheit doch kein gastfreieres, fröhlicheres Völkchen denken, als diese anglosächsischen Nomaden. Niemals werden sie dem Fremden Gastfreundschaft oder Schutz versagen. Ist sein Pferd unbrauchbar geworden, so werden sie ihm eines der ihrigen abtreten; ist er von Indianern oder weißen Räubern angefallen worden, so sind sie die ersten, welche unaufgefordert deren Verfolgung unter-

nehmen und nicht eher ruhen, bis sie die Verbrecher vor den allgegenwärtigen Richter der einsamen Prairien, Seiner Ehren, den Richter Lynch, geführt haben. Die Uebelthäter werden einfach an den nächsten Baum geknüpft.

Derartige Hinrichtungen giebt es in den Territorien in jedem Jahre mehrere Hunderte. Pferde- oder Viehdiebstahl wird in der Regel auf solche Weise geahndet, denn möglicherweise ist der nächste Ort, wo die Diebe einem gerichtlichen Verfahren unterzogen werden können, hundert und mehr Meilen von der Ranch entfernt. Es ist keine Gelegenheit vorhanden, die Gefangenen dorthin zu befördern, und so wird denn das Urtheil gleich lieber an Ort und Stelle vollstreckt. Diese rasche Justizpflege hat denn auch zur Folge gehabt, daß es mit dem rohen, wilden Brigantenthum der früheren Jahre doch schon in vielen Gebieten der amerikanischen Steppen ein Ende genommen hat. Auf den einzelnen „Ranchos“ selbst und in den Wohnhäusern der „Ranchmen“, d. h. der Ranchbesitzer, ist man vor Diebstahl vollkommen sicher, gewiß noch mehr als in den Wohnungen der amerikanischen Großstädte. Es würde keinem „Ranchman“ auch nur in den Sinn kommen, sein Haus zu versperren. Thore und Thüren stehen offen und der Besitzer erwartet von den etwa während seiner Abwesenheit eintreffenden Fremden, daß sie es sich in seinem Hause bequem machen, von den vorhandenen Vorräthen ihre Mahlzeit bereiten u. s. w.

Der „Ranchman“ selbst führt auch kein bequemeres Leben als seine „Cowboys“, von denen sich, je nach

der Stärke der Viehherden, auf jeder Ranch 6—20 und 30, ja sogar noch mehr befinden. Im Sommer hat dieses Leben seine angenehmen, interessanten Seiten, aber die Winter sind in den nördlichen Territorien, in Dakota, Montana und Wyoming von schrecklicher Härte. Hier ist das Gebiet der berüchtigten „Blizzards", der eisigen Nordweststürme, denen in jedem Winter zahlreiche Menschen und Hunderttausende von Rindern zum Opfer fallen. Die Viehzucht wird hier wohl im großartigsten Maßstabe, aber durchaus nicht in rationeller Weise betrieben. Ich kenne in den Territorien nicht eine einzige „Ranch", auf welcher für das Ueberwintern der colossalen Herden auch nur die nothwendigsten Vorkehrungen getroffen wären. Das Vieh überwintert im Freien, Stürmen, Schneegestöber und der furchtbaren Kälte vollständig ausgesetzt und auch in Bezug auf das Futter gänzlich auf das spärliche trockene Gras angewiesen, daß es unter dem fußhohen Schnee vielleicht finden mag. Es ist deshalb nicht zu wundern, daß in jedem Winter ein Viertel der Herden zum Opfer fällt, ja vor vier Jahren betrug der Verlust durch Verhungern und Erfrieren in manchen Gegenden fünfzig Procent. Ich werde niemals den trostlosen Anblick vergessen, dessen ich vor vier Jahren auf einer Eisenbahnreise durch die Steppen von Nebraska und Wyoming theilhaftig wurde. Es war Ende März; auf den Bergen und in den Hochthälern lag noch der Schnee, während er auf den Steppen selbst verschwunden war und frisches Gras das Auge erfrischte. Aber statt der lebenden Viehherden gab es nur Leichen. An manchen

Stellen lagen Dutzende von Rindern erfroren beieinander. Längs des Eisenbahndammes gab es Hunderte von Aesern; die meisten Thiere lagen zusammengekauert auf dem Boden; andere standen aufrecht, wie sie der Tod ereilt hatte; wieder andere hatte der Sturm umgeworfen, und sie lagen mit erstarrten, ausgestreckten Beinen auf der Seite. Den ergreifendsten Anblick aber gewährte eine Kuh mit ihrem Kalb, die beide in aufrechter Stellung erfroren und noch so zu sehen waren! Dieser schlimme Winter von 1886 hat Hunderttausenden von Rindern das Leben gekostet, und die Leichen lagen nun auf lachendem grünen Gras gebettet, manche schon von Koyoten (Prairiewölfen) und Kuguaren zerfleischt.

Die Rancheros hatten ihre unmenschliche Grausamkeit den Rindern gegenüber bitter gebüßt, denn in jenem Winter ging die eine Hälfte des Viehes elend zu Grunde, und die Ueberlebenden waren so schwach und ausgehungert, daß sie gar nicht auf die Märkte gebracht werden konnten. Viele Viehzüchter machten Bankerott, die anderen trachten aber dafür jetzt wenigstens hölzerne Schutzwände, Flugdächer u. dergl. zu bauen und auch etwas Futter für den Winter zurückzulegen.

Die „Blizzards“ sind auch die Ursache, warum in den nordwestlichen Steppengebieten die Ranchos nicht wie in Texas eingezäunt werden und das Vieh der verschiedenen Ranchos frei auf den unendlichen Grasländern umherstreift, unbeschadet, ob es auf dem Gebiete der Nachbarn füttert. Vor einigen Jahren hatte man auch im Nordwesten einzelne Ranchos mit „bar-

bed wire“, dem besonders Amerika eigenthümlichen, mit Stacheln versehenen Draht umzäunt, aber die betreffenden Eigenthümer bezahlten diese für den ersten Anschein sehr natürliche Maßregel unendlich theuer. Das Vieh kann sich nämlich dort oben in den offenen Steppen gegen die mit ungemeiner Schärfe und Heftigkeit auftretenden kalten Nord- und Nordwestwinde nur dadurch halbwegs schützen, daß es vor dem Winde einherläuft. Manchmal finden sich die Rinder einer Ranch im Frühjahre Hunderte Meilen weit von dieser entfernt, aber sie leben doch und werden von ihren Eigenthümern während der alljährlichen „Round-ups“ (Musterung) wieder auf ihr Gebiet zurückgetrieben oder kehren freiwillig dahin zurück, da sie mit großer Zähigkeit an ihrem heimathlichen Boden hängen. Auf den umzäunten Ranchos jedoch liefen die Thiere so lange, bis sie durch die Drahtzäune aufgehalten wurden. Hier drückten sie sich nun zusammen und mußten die ganze schreckliche Wuth der Nordweststürme aushalten, wobei gewöhnlich die Mehrzahl elend zu Grund ging. Deshalb wurden die Zäune bald aufgegeben und in ganz Dakota, Montana und Wyoming das „Free Ranch“-System, d. h. die gemeinschaftliche Viehzucht angenommen. Nachdem alle Thiere mit den Brandmarken ihrer Eigenthümer gezeichnet sind, ist es ein Leichtes, die Herden in jedem Frühjahre zusammenzutreiben und dann, je nach der Brandmarke, wieder für den Sommer abzusondern.

Im großen Ganzen haben sich die großartigen Viehzüchtereien der Steppen nur in Texas und in Neumexiko bewährt. In den nördlichen Steppengebieten

jedoch ist das Klima zu ungünstig, und jene Rancheros, welche die furchtbaren Verluste der letzten Jahre glücklich überstanden haben, gehen eben daran, die grausame, nur in wärmeren Gegenden mögliche Viehzucht der Mexikaner durch Errichtung von Windschutzwänden und Ansammlung von Winterfutter den kälteren Klimaten anzupassen, soweit es eben möglich ist. Aber auf die Dauer wird sich auch diese menschlichere Art der großen Kosten wegen nicht erhalten können, die Prairiefürsten werden verschwinden, ihre großen Reiche aufgelöst werden, und damit wird auch diese eigenthümliche und merkwürdige Phase in der Entwickelung des großen nordamerikanischen Continents ein Ende nehmen.

Ein angelsächsisches Nomaden-Völkchen in Nordamerika.

Auch Nordamerika hat seine Kirgisen, seine Beduinen, sein Hirtenvolk. Nicht etwa rothhäutige, wilde Indianer, sondern gute Kaukasier angelsächsischen Stammes, ein Volk etwa fünfzig tausend Köpfe stark, durchaus Männer, ohne Kinder, ohne Frauen, ohne Familien, ein Volk von Junggesellen, das wie die Kirgisen zu Pferde lebt und wirkt, in Zelten schläft und bald hier, bald dort auf den weiten Steppen des Mississippibeckens umherzieht. Zusammenleben in Dörfern oder Städten ist diesen Yankee-Beduinen unbekannt. Sie bedürfen keiner staatlichen Organisation, keiner gesellschaftlichen Einrichtungen,

keiner Polizei und Rechtspflege wie ihre Brüder „draußen in den Staaten", wie sie zu sagen pflegen. Sie leben vereinzelt, oder höchstens in Trupps von sechs bis zehn auf den großen „Ranches", der unendlichen Steppen, und ihr nächster Nachbar ist vielleicht fünfzig oder hundert englische Meilen von ihnen entfernt. Zu gewissen Zeiten in jedem Jahre streifen sie auf den Steppen umher, gelangen aber nur selten über die Grenzen derselben, geradeso wie Seeleute auf ihren Schiffen nur das weite Meer befahren, und über die Häfen selten hinaus kommen. Kommt wirklich einmal einer dieser Nomaden in civilisirte Gebiete, in eine Großstadt des amerikanischen Ostens, so laufen ihm die Jungen nach und bestaunen ihn geradeso wie etwa eine Rothhaut mit Federschmuck und Tomahawk. In der socialen Ethnologie rangiren diese Nomaden als die Classe der „Cowboys", spanisch „Vacqueros", deutsch: „Kuhhirten". Unternehmende Menageriebesitzer haben in den letzten Jahren ganz Europa mit Abgesandten von allerhand Völkerschaften durchzogen, mit Singhalesen, Indianern, Japanesen und Buschmännern. Auch die Vacqueros sind im vergangenen Jahre an die Reihe gekommen und haben unter der Leitung ihres tollkühnen Häuptlings Buffalo-Bill vorläufig wenigstens London in nicht gelinde Aufregung versetzt. Ihre Schaustellungen führen den Namen the „Wild West", der wilde Westen, und geben für den Eintrittspreis von einem Shilling innerhalb zwei Stunden Zeit ein getreues, wahrhaftiges Bild der Zustände in den großen Steppen Nordamerikas.*)

---

*) Inzwischen sind sie auch nach Deutschland gekommen.

Ich ärgerte mich nicht wenig über meinen guten Freund Buffalo Bill, denn was die Europäer nun so bequem und billig von sicheren Theaterlogen aus sehen konnten, das kennen zu lernen, hatte mich monatelange Reisen, Entbehrungen und, ich kann gewiß sagen, auch Gefahren gekostet.

„Cowboys", „Steppen", „Vacqueros" sind den Europäern nicht ganz geläufige Begriffe. Auch den Amerikanern in den östlichen Staaten sind sie fremd. Schon die Verbindung des Begriffs der Steppe mit der Vorstellung des Mississippi-Beckens dürfte Vielen seltsam erscheinen. Ist denn die Million Quadratmeilen des Mississippi-Beckens nicht üppige Prairie, nicht ein fruchtbarer Ocean von wallendem Gras, aus welchem bisher so blühende Staaten wie Iowa, Kansas, Minnesota und Nebraska herausgeschachtelt wurden? — Gewiß, aber nur in seinen östlichen Theilen. Wer da glaubt, daß es mit dieser Staatengründung im amerikanischen Westen so fröhlich weiter gehen wird, wie bisher, der irrt sich gewaltig. Der hundertste Meridian westlich von Greenwich ist in Amerika die Grenze des civilisirten Yankeelebens. Von da ab sind die nächsten fünfzehn Grade fast durchwegs Gebirge, trockene, für Agricultur unfähige Steppen, Wälder und Wüsten. Ganz allmälig geht die wallende Prairie zwischen dem Missouri, dem Platte, Arkansas und Red River in trockene, öde, wasserlose Steppe über. Das ganze Gebiet ist platt wie ein Tisch, und steigt vom Missouri aus gegen Westen von 600 Fuß Höhe über dem Meeresspiegel auf sechstausend Fuß empor, ohne daß man auf den unendlichen, vollständig ebenen Flächen auch nur die geringste Steigung wahr-

nehmen könnte. Dort auf diesen Hochplateaus stolperte der Siebenmeilen-Fortschritt Amerikas und kam zum Fall. Dort konnte die Pflugschaar aus dem kahlen, salpeterhaltigen Steppenboden keine Weizenfelder hervorzaubern, wie sie die tieferliegenden Prairien in solcher Ueppigkeit zeigen. Dort ist noch Alles beim Alten geblieben. „Es giebt keine Prairien mehr", konnte man schon vor zehn Jahren ausrufen, aber die Steppen sind geblieben und werden auch voraussichtlich für die nächsten Generationen Steppen bleiben, trotz aller Reklame der Eisenbahn-Agenten.

Diese öden, einförmigen, kahlen, sonnverbrannten Steppen sind das Gebiet unserer Cowboy-Nomaden, eines aus Yankees zusammengesetzten Hirtenvolkes, der Schauplatz mittelalterlicher Civilisation und Ritterlichkeit, ein letztes Paradies der Aventure, und wenn ich an die Zeiten zurückdenke, die ich in diesen Steppen, bald in Texas und Colorado, bald in Dakota und Montana verlebte, so möchte ich am allerliebsten wieder mein Ränzchen schnüren, meinen zielsicheren Winchester über die Schulter werfen und für ein paar Wochen „Cowboy" werden.

Man kann sich kein freieres, fröhlicheres Völkchen denken, als die Cowboys. Wer sie in ihrem rechten Element sehen und kennen lernen will, der darf nicht wie die große Mehrzahl der Reisenden den großen Pacificbahnen folgen und nur etwa in Dodge, in Miles City, in Dallas oder Laramie ein wenig halten. Obschon auch sie ganz curiose Städteexemplare sind und manchem Großstadtweichling aus Paris oder New-York schon bei

eintägigem Aufenthalt hier die Haare zu Berge stehen würden, so sind sie von der amerikanischen Eisenbahncultur doch schon zu sehr beeinflußt. Man ahnt und glaubt gar nicht, welchen moralischen und civilisatorischen Halt so ein paar glänzende, durch die kahle Prairie laufende Schienenstränge einer Ansiedelung verleihen! Ja selbst wenn diese vorgeschobenen Uriasposten weißer Civilisation auch nur durch ein schwaches Telegraphen-Drähtchen mit der Außenwelt verbunden sind, so pulsirt ganz anderes Leben in ihnen. Wer das Hirtenvolk der Steppen in seiner ganzen Urwüchsigkeit und patriarchalischen Einfachheit sehen will, muß einige zwanzig, dreißig Meilen von der Eisenbahn in die einsamen Höfe oder „Ranches“ reisen, die über das ganze Steppengebiet von Texas hinauf bis in das nördliche Canada, an den Athabaskafluß zerstreut sind. Er muß dies natürlicher Weise auch zu Pferd thun, denn das ist die einzig mögliche, und dabei auch bequemste Art des Reisens in den Steppen. Fußgänger in den Prairien sind so seltene Wesen, wie Dromedare in Frankfurt, und es ist eine Thatsache, daß die großen Viehherden in den Steppen, welche heute an die Stelle der wilden Buffalo-Herden getreten sind, der Seltenheit des Anblicks wegen vor einem einzigen Fußgänger Reißaus nehmen, während sie sich selbst um ein halbes Dutzend Reiter kaum kümmern.

Meine erste Begegnung mit den „Cowboys“ war allerdings auch in einer „Stadt“, und nicht auf dem offenen Lande. In Albuquerque, Neu-Mexiko, war's. Wir saßen gerade in dem damals ersten und zugleich einzigen Hotel der Stadt beim „supper“, als von der

Straße her, noch aus ziemlicher Entfernung Pferdegetrappel, und ein mächtiges Halloh, untermengt mit Revolverschüssen erscholl. Wir sprangen an die Fenster, um zu sehen, was es gäbe. Die breite Straße herab kamen vier Reiter einhergesprengt, in dichte Staubwolken gehüllt, Revolver in den Fäusten, aus denen fleißig rechts und links auf die Häuser geknallt wurde. Wir drückten uns außer Schußbereich. Wie der Sturmwind sausten die Reiter an uns vorüber. Einige Häuser weiter befand sich das große Waarenlager eines „Commission merchant“, wie alle derartigen „Stores“ im Westen, mit großer offener Thüre nach der Straße zu, und einer zweiten an der Rückseite des Hauses, nach der offenen Prairie führend. Dort im Innern dieses Hauses verschwanden Reiter und Pferde, um im nächsten Augenblicke hinter dem Hause wieder zum Vorschein zu kommen; nur das vierte Pferd ohne Reiter. Ohne sich umzusehen, jagten die Kerle dahin, das leere Pferd hinterdrein.

Alles war so schnell vor sich gegangen, daß wir erschreckten Hotelgäste kaum Zeit gehabt hatten, uns darüber auszusprechen. Während nun einige wieder zum Abendbrot zurückkehrten und sich mit ein paar kräftigen Goddams und Cowboy-fun! u. dgl. wieder an die zähen Beefsteaks machten, waren zwei andere, wild aussehende Viehzüchter, die, den Revolver im Gürtel, an unserem Tisch gesessen hatten, verschwunden. Wenige Augenblicke nachher sahen wir sie zu Pferd den wilden Reitern nachjagen. Hinterher, die Straße hinab kommend, drei andere Reiter, Gewehre vor sich auf dem Sattel tragend.

Mit meinem Appetit war's nun vorbei. Ich nahm meinen Hut und auf die Straße hinaustretend, traf ich den Hotelclerk, welcher eben im Begriff war, sich einer Anzahl Männer anzuschließen, deren Ziel unser Nachbar, der Commission merchant, war.

„I guess, you better stay“, meinte er zu mir. „Ich rathe Ihnen zu Hause zu bleiben. Es wird ein bischen „fun“ geben. Die verdammten Cowboys haben diesmal einen der Ihren zurückgelassen und mit dem werden wir kurzen Proceß machen,“ setzte er mit bedeutungsvollem Augenzwinkern hinzu.

Einen solchen Wink ließ ich mir nicht zweimal geben. Ich hatte in Texas, Neu-Mexiko und Arizona schon zu viel gesehen, um nicht zu wissen, was die dortigen Einwohner unter dem Worte „fun“ verstehen. Gleich darauf sahen wir den vermißten vierten Reiter, aber diesmal zu Fuß, und die Hände mit Stricken zusammengeschnürt den Commission store verlassen, bewacht von einigen Bürgern der Stadt. Der Zug bewegte sich durch die Hauptstraße des alten, in der Prairie gelegenen Stadttheils von Albuquerque zwischen den hölzernen Bretterbuden, „Salons“ und Spielhöllen in die offene Umgebung. „Serves him right,“ hörte ich meinen Nachbar vom Suppertisch hinter mir sagen. „Der verdammte Hund hat dem Kaufmann eine blaue Pille in den Bauch gejagt. Nun sei ihm der Teufel gnädig!“

Innerhalb einer Stunde war das Urtheil vollstreckt. Der Gefangene baumelte an einer herrlichen schattenreichen Silberpappel. „Diese verdammten Cowboys werden sich das wohl zur Warnung dienen lassen,“ meinte

der Hotelclerk, als er von dem ernsten Gange zurückgekehrt, seinen großen Sombrero von der schweißigen Stirn zurückschob. „Hoffentlich kriegen sie die drei Halunken auch!“

Auf meine weiteren Fragen antwortend, fuhr mein guter Clerk fort: „Sie haben Recht. Das sind keine „Cowboys“, aber wir nennen sie so. Desperados sind es, besoffne Pferdediebe, die schon seit einem Monat die Gegend unsicher machen. Das Vigilance-Comittee ist schon seit Langem auf ihrer Spur, aber die frechen Hunde spielten blinde Kuh mit ihnen. Das ist schon das dritte Mal, daß sie uns denselben Streich spielen.“

„Aber wie kommt Ihr denn dazu, diese „outlaws“, diese Flüchtlinge als Cowboys zu bezeichnen?“

„Stranger, das versteht Ihr nicht. Wenn es großen Markt in Albuquerque giebt, oder wenn ein ‚Round-up‘ in der Nähe abgehalten wird, so machen es uns die Cowboys ebenso, aber sie schießen Niemanden über den Haufen und stehlen wenigstens nicht, wie die entwischten Halunken. Wir nennen eben alle Steppenreiter ‚Cowboys‘. ’s ist ein tolles Leben hier, Stranger, aber es geht nicht anders. Guten Abend!“

* *
*

Für die nächsten Tage war ich zu einem „Round-up“ auf einen „Rancho“ geladen, der auf dem alten Santa-Fé-trail im nordwestlichen Winkel von Neumexiko gelegen war, und sich bis gegen Texas hin erstreckte. Mein Eisenbahnzug fuhr noch an demselben

Abend dahin ab, und ich war herzlich froh, als ich dem tollen Treiben in Albuquerque den Rücken gekehrt hatte. In den ersten Morgenstunden hatte ich die dem Rancho zunächst gelegene Station — sie führte und führt heute noch den poetischen Namen Schuhmacher — erreicht.

Die Escorte, die mir Count Smissen, mein Gastgeber, auf dem Rancho, entgegengesandt hatte, lag noch im Schlaf versunken, aus dem sie erst die Locomotive aufrüttelte. Als sich die Escorte, zwei Cowboys, aus den Pferdedecken schälte, in denen sie geruht, erschrak ich gewaltig, denn ich glaubte in ihnen zwei der Desperados vom gestrigen Tage zu erkennen: baumlange Kerle mit sandblondem Haar und gleichen Bärten, in ledernen Jacken und ebensolchen Pantalons (die sogenannten Chaparales), gekleidet, sechsläufige Revolver im Gürtel, den Sombrero auf dem Kopf, mächtige Sporen an den mit hohen Absätzen versehenen Stiefeln. Um den Hals hatten sie knallrothe Taschentücher lose gebunden. Die äußeren Seiten ihrer Chaparales waren mit dichten langhaarigen Schafpelzen besetzt, was ihnen ein ungemein wildes Aussehen verlieh. Auf der Station war sonst keine Seele zu sehen, ebenso wenig wie ein Haus oder auch nur eine Hütte. Sie bestand einfach aus einem Seitengeleise. Kaum war ich ausgestiegen, so fuhr der Zug weiter, und ich war nur mit den zwei „Caballeros“ mutterseelenallein.

Der größere meiner beiden Gegenüber machte meiner trotz der Dämmerung wahrscheinlich doch recht sichtbaren Unbehaglichkeit dadurch ein Ende, daß er mir einige Schritte entgegenkam und die in großen Leder-

handschuhen steckende Rechte darbot. „Sind Sie Herr So und So? Count Smissen sandte uns hierher, um Sie nach dem Rancho zu geleiten. The beasts — die Bestien stehen bereit.“ Es war wohl ein Beweis der ausgesuchtesten Prairiehöflichkeit, daß mir die Caballeros meine Satteltaschen abnahmen und auf den kleinen, aber wie ich zu meinem Schrecken sah, ungemein feurigen Bronco schnallten, denn in den Prairien giebt es keine Herren und Diener. Jeder scheint einen gewissen Stolz darein zu setzen, sein Pferd selbst zu satteln und sich selbst zu bedienen, der Millionär-Ranchman wie der einfache Cowboy. Als ich mein Thier besteigen wollte, geschah auch das Befürchtete. Ein Satz, ein furchtbares Ausschlagen mit den Hinterbeinen und ich lag im kühlen Morgenthau, während der Bronco das Weite suchte. Im Nu galopirte ihm einer meiner Beschützer nach, warf den Lasso, den hier wohl jeder Reiter am Sattelknopfe trägt, mit sicherer Hand und mit dem ersten Wurfe lag dem fliehenden Thiere die Schlinge um den Hals. Erst als ich glücklich im Sattel saß, rollte mein Gefährte, „Hurrican Bill“ mit Namen, das Fangseil wieder auf, und nun galopirten wir ungehindert über die weiten Steppen, dem etwa dreißig englische Meilen entfernten Rancho zu. Was für ein Ritt! Welcher Hochgenuß auf flinken Rossen auf dem weichen, mit niedrigem Gras spärlich bekleideten Steppenboden dahinzujagen und eine Luft einzuathmen, die Einem die Brust höher schwellen macht! Gerade vor uns stieg die Sonne eben langsam über dem Horizonte empor, hinter uns aber hatten die schnee-

bedeckten Gipfel der Sierra Madre schon längst in goldigem Roth geleuchtet, das nun allmälig wieder verblaßte, in dem werdenden Licht zerschmolz.

Auf Bequemlichkeit kann man hier allerdings nicht rechnen. Mein Reisegepäck bestand aus zwei Decken, etwas Unterwäsche und dem allernothwendigsten Waschgeräth. Der wichtigste Toilettenartikel scheint in den Steppen der Revolver zu sein. Ob er in der That nöthig ist, oder nicht, mag ich nicht entscheiden, aber ich begegnete wochenlang, ausgenommen in den kleinen Ansiedlungen, thatsächlich wenigen Menschen, die nicht viel eher einen Revolver als eine Zahnbürste sein Eigen nannte. An die Sättel und das eigenthümliche Reitzeug in den Prairien gewöhnt man sich bald. Wie die ganze großartige Viehzucht bis auf die kleinen Einzelheiten des täglichen individuellen Lebens der Cowboys von den benachbarten Mexikanern stammt, so auch die Sattlung der Pferde. Der englische flache Sattel der Pferde ist hier gänzlich unbekannt, und ich bezweifle, ob die Cowboys, diese kühnsten, sichersten Reiter von angelsächsischem Blute, im Stande wären, auf einem englischen Sattel ihren Sitz zu behalten. Bei den tief eingeschnittenen mexikanischen Sätteln sitzen die Steigbügel mit ihren großen, den Fuß ganz bedeckenden Schuhen weiter rückwärts, und das englische Trabreiten wird dadurch sehr unbequem, wenn überhaupt möglich. Vorn auf dem Sattel sitzt der große, starke Sattelknopf, eine Nothwendigkeit für Jene, die mit dem Lasso zu thun haben, denn um diesen Knopf wird die Fangschnur zum festeren Halt geschlungen, sobald das zu fangende

Thier einmal in der Schlinge steckt. Die gewöhnliche Gangart ist hier der Galopp, und für diesen war der Sattel, auf dem ich saß, ungemein bequem.

Meine so wild aussehenden Reisebegleiter erwiesen sich bald als die liebenswürdigsten, gutmüthigsten Menschen. Ihre Sprache war allerdings derart mit gewaltigen Flüchen gespickt, daß ein ehrsamer Dorfpfarrer darob den Verstand hätte verlieren können, aber in der prächtigen freien Natur verflüchtet sich dergleichen ebensogut, wie der süßeste Weihrauchduft, und hat somit gar nichts zu sagen — man gewöhnt sich unter den Cowboys verteufelt rasch an dieses Paprikagewürz der Sprache, und als ich nach mehrwöchentlichem Aufenthalt in den Prairien wieder civilisirten Boden betrat, war mir dieser anfänglich recht unsicher.

Nach einstündigem scharfen Ritt hatten wir das Rancho erreicht, oder doch zum wenigsten das Gebiet, wo eben heute die Viehzüchter und Cowboys der ganzen Umgebung zum „Round-up" versammelt waren. Aus der Ferne war davon nichts Anderes sichtbar, als eine ungeheure niedrige Staubwolke, die gerade vor uns auf der weiten, öden, baum- und strauchlosen Fläche lagerte. Immer wieder muß ich die Epitheta weit, öde, baum- und strauchlos gebrauchen. Ist dies doch der Charakter des ganzen Landes, vom hundertsten Meridian, also etwa von der Mittellinie der Prairien bis an das Felsengebirge, ausgenommen ein Bischen Baumwuchs an den tief in den Boden eingeschnittenen Flußläufen und vielleicht in den Städten, die längs der Eisenbahnlinien entstanden sind. Aber auch dort sind Bäume ebenso selten,

wie Palmen in Sachsenhausen. Wie groß der Flächeninhalt dieser unbesiedelten, dem Ackerbau unzugänglichen, nur die Viehzucht ermöglichenden Steppen Amerikas ist? Man kann diesen unfruchtbaren, im Herzen des Continents gelegenen, den Felsengebirgen vorgelagerten Strich getrost auf dreimalhunderttausend englische Quadratmeilen (nahezu eine Million Quadratkilometer) angeben und ihre Bevölkerung mag einen Kopf auf je fünf bis zehn Quadratkilometer betragen! Alles Leben und Weben dreht sich hier in Colorado ebensogut wie 300 englische Meilen weiter südlich, in Texas, oder 1000 englische Meilen weiter nördlich, im canadischen Westen, nur um das liebe Vieh.

Das sahen wir auch jetzt wieder, als wir in die Staubwolke eingedrungen waren, die vor uns lagerte. In einer Ausdehnung von etwa einer englischen Meile standen hier nahe dem tiefen Flußbette des Canadian River eine Anzahl „messwaggons“, große, mit Leinwand überdeckte Lastwagen zerstreut, jenen „Prairieschonern“ ähnlich, welche die Emigranten auf ihren Fahrten über die Prairien in früheren Zeiten mit sich führten. Jeder dieser Wagen bildete ein kleines Feldlager für sich. Auf den abgedeckten Wagen sah man zinnernes Geschirr, Schüsseln, Teller; Rauchfleisch, Säcke mit Bohnen und anderem Gemüse; ringsum war der Boden mit leeren Blechbüchsen, den Hüllen der im ganzen Westen so beliebten eingemachten Lebensmittel, bedeckt; große Feuer loderten neben jedem Wagen empor, und ihr erstickender Qualm vermischte sich mit der dichten Staubwolke, in der wir uns befanden. Bei

jedem Wagen war der Fuhrmann damit beschäftigt, die Mahlzeiten für die in den Steppen umherstreifenden Cowboys zu bereiten — eine einfache Arbeit, denn Tag für Tag besteht diese Mahlzeit aus Suppe, Bohnen und Rindfleisch, vielleicht noch etwas Gemüse und Kaffee. Zwischen den einzelnen Wagen und um das ganze, auch einige Indianerzelte enthaltende Lager tummelten sich etwa hundert Pferde, halbwilde Mustangs und Broncos frei umher, bewacht von einigen berittenen Cowboys. Ein paar hundert Schritte weiter, flußabwärts, stand ein Trupp Reiter beisammen, nach welchem ich auf meine Frage nach Count Smissen gewiesen wurde. In der That galoppirte mir mein wackerer Freund gleich darauf von dort entgegen. Ich hatte ihn acht Jahre lang nicht gesehen. Als ich ihn kennen lernte, war er ein junges schlankes Bürschchen, ein „Grünhorn", ein „Zartfuß", wie die Trapper und Squatter solche Leute nennen. Smissen war damals eben von Europa herübergekommen, und da er englisch sprach, war er so glücklich, sofort eine Stellung als Emigranten-Dolmetscher in Kansas City zu erhalten. Heute hätte ich in dem großen, starken Mann mit dem wettergebräunten Gesicht und dem gewaltigen Sombrero das schmächtige Bürschchen von damals kaum erkannt. Vor sechs Jahren hatte er die Tochter eines reichen Viehhändlers geheirathet und eine „Ranch" im nordöstlichen Neu-Mexiko gegründet, die ihn binnen kurzer Frist ebenfalls zum reichen Manne machte.

„Wir sind eben beim „roundup", meinte er zu mir, während wir uns, so gut es zu Pferde eben geht,

umarmten. Kommen Sie mit, Sie werden die Bestien bald zu sehen bekommen. Waren Sie schon bei einem roundup? nicht? Sehen Sie, wir haben hier offene ranches, d. h. die Ländereien und Weideplätze jedes einzelnen Viehzüchters sind hier nicht eingezäunt, wie in Texas, oder wie bei Ihnen drüben in Europa. — Ha ha ha! Das würde gewaltig viele harte Dollars kosten, wollt' ich meine dreißig Quadratmeilen Land umzäunen — erschrecken Sie nicht, dreißig Quadratmeilen. Jawohl. Mein Nachbar hier hat viertausend Quadratmeilen Land! Nun vermengen sich die verschiedenen freiumherschweifenden Heerden im Laufe des Jahres, und wir sind eben daran, die Heerden wieder zusammenzutreiben, damit unsere Cowboys die den verschiedenen Besitzern gehörigen Thiere heraussuchen und auf die Home Ranch (in die heimathlichen Ländereien) treiben können."

Seine Rede wurde durch das Eintreffen einer Viehheerde unterbrochen, die eben, von einer Anzahl Cowboys geleitet, von oberhalb des Flusses herabkam – mehrere hundert Stück wilder, langhorniger Rinder, die scheu nach allen Richtungen wieder in die offene Prairie auszubrechen versuchten, aber durch die rings um sie herum galoppirenden Cowboys daran verhindert wurden. Gleich darauf kam eine zweite, eine dritte Heerde an, und bald wurde der Zuzug von allen Seiten her fast ein ununterbrochener. In Abtheilungen zu Hunderten oder Tausenden, oder auch nur zu Dutzenden kamen sie herangetrabt, und wurden der immer größer werdenden Stammheerde zugeführt, die nun einem unabsehbaren

Walde von Hörnern gleichend, zwischen sechs- und zehntausend dieser ineinander gepferchten Rinder umfassen mochte. Das Gestampfe und Gebrüll dieser bewegten Massen, das Schreien und Rufen der in wildem Durcheinander herum galoppirenden Cowboys, etwa hundert an der Zahl, das Wiehern von mehreren hundert Pferden, die Commandorufe des Capitäns, das Halloh der noch immer eintreffenden Hirten, dazu der Rauch und furchtbare Staub vermählten sich zu einer höchst seltsamen, wilden Scene.

Ich saß stumm, gefesselt von diesem Anblick, abseits auf meinem unruhigen Pferde, verlassen von den übrigen Reitern, den Ranchbesitzern, deren Thätigkeit nun begonnen hatte. Die große Heerde wurde durch einige Cowboys, die quer durch das „Inferno“ der gehörnten Thiere hindurchritten, in zwei Theile getheilt. Während die eine Hälfte durch einige um sie im Kreise herumgaloppirende Reiter beisammengehalten wurde, ging bei der anderen die Arbeit los. Bei diesen „roundups“ vereinigen sich die Viehzüchter eines bestimmten Districtes oder Flußsystems, oft zehn- bis fünfzehntausend englische Quadratmeilen umfassend, in jedem Frühjahr, gewöhnlich im Mai, und senden zu der gemeinschaftlichen Expedition je einen „messwaggon“ oder „Feldwagen“ mit vier Pferden bespannt, dann eine Anzahl Cowboys, unter Führung eines „captain“, dazu ein Rudel Reitpferde von solcher Stärke, daß auf jeden Cowboy etwa sechs bis acht Pferde entfallen. Da so ein Roundup gewöhnlich wochenlang währt, so enthält der Meßwagen hinreichend Lebensmittel für die Verpflegung der Expe-

dition, dann auch eine Anzahl „blankets“ (Decken) und vielleicht wohl auch ein oder zwei Zelte. Viehzüchter, deren Ranches außerhalb des Roundup-Districtes liegen, aber doch daran grenzen, so daß immerhin die Möglichkeit vorhanden ist, daß sich von ihren Rindern etwelche dorthin zerstreut haben, senden statt einer solchen Expedition nur je einen oder zwei Cowboys, sogenannte „representatives“, die sich gewöhnlich an den einen oder den anderen Meßwagen anschließen, und für ihre Verpflegung eine angemessene Entschädigung zahlen.

Kaum war die Heerde abgetheilt, so begann auch schon die Arbeit. Count Smissen's Capitän ritt mit einem Cowboy mitten in die brüllende, heulende, auf- und niederwogende Heerde hinein, und nun konnte ich mir erklären, warum alle Cowboys ihre Schenkel an der Außenseite mit dicken wolligen Schafpelzen besetzt hatten. Es muß eine tüchtige Portion Muth dazu gehören, stundenlang zwischen den mit langen, weit abstehenden Hörnern versehenen wilden Stieren herumzureiten, und selbst der Schafpelz ist kaum hinreichend, die Stöße aufzufangen, denen diese tapferen Reiter ausgesetzt sind. Sobald diese in der Heerde das Brandzeichen ihres Besitzers an irgend einem Thiere wahrnehmen, treiben sie dasselbe, dicht hinter demselben hereitend, nach der Peripherie der gewaltigen Heerde, um es abzusondern. War es eine Kuh mit einem Kalbe, so brauchten sie sich um das letztere nicht zu kümmern, da die Kälber stets freiwillig den Müttern folgen. Der Spaß schien aber erst zu beginnen, sobald die ausgetriebenen Thiere sich dem Rande der Heerde näherten.

Sie wandten sich rechts und links, oder machten gar Kehrt, um ihren Verfolgern zu entrinnen und sich in der Heerde wieder zu verstecken. Aber bei diesen Round-ups zeigen die Steppenpferde ein ganz eigenthümliches Geschick, den Fährten der auszusondernden Thiere zu folgen. Sie scheinen die Absicht ihrer Reiter zu verstehen, so flink tragen sie ihn zwischen den starrenden Hörnern furchtlos hindurch, dem fliehenden Thiere immer nach, bis sie dieses durch geschickte Wendungen schließlich doch an den Rand der Heerde bringen. Dort aber ist das Halloh womöglich noch schlimmer, denn immer wieder stürzt das herausgetriebene Thier in die Heerde zurück. Indessen erhalten diese Viehjäger hier den Beistand anderer Cowboys. Flink galoppirt einer heran, wirft mit erstaunlicher Sicherheit dem entfliehenden Rinde den Lasso um die Hinterbeine, und zerrt es von der Heerde nach abseits. So wurde ein Rind nach dem anderen von Count Smissen's Leuten abgesondert, und bald hatte mein Gastfreund alle seine Rinder dieses Districtes, etwa fünfzehnhundert, beisammen. Gleichzeitig wurde dieselbe Aussonderung der Rinder von den Besitzern anderer Heerden betrieben, so daß schließlich aus der einen großen Heerde eine ganze Anzahl kleinerer entstanden war, die von den Cowboys der verschiedenen Ranches bewacht wurden. In den Steppen Amerikas hat jeder Viehzüchter seine eigene Brandmarke, die in den Hauptorten der verschiedenen Districte genau eingetragen werden. So waren die Rinder meines Gastfreundes mit zwei Quadraten an den Flanken gebrandmarkt und außerdem die Ohrlappen

zweimal geschlitzt; andere führten als Brandmarke die Anfangsbuchstaben der Namen des Besitzers, oder Sterne, Halbmonde, Gabeln, griechische Buchstaben und andere Zeichen, so daß eine Verwechslung zwischen Mein und Dein unmöglich ist.

Während die Rinder ausgesondert wurden, galoppirte Count Smissen herbei und rief mir zu, ich möge zu seiner eigenen Heerde reiten, die, meinem Standpunkte gegenüber, jenseits der ungeheuren Viehmassen zusammengetrieben wurde. Mein Pferd ließ sich doch nicht länger halten, und so jagte ich denn um die große Heerde herum auf die andere Seite.

Bei Count Smissen's Heerde angekommen, bot sich mir ein noch seltsamerer Anblick dar. Alle Rinder wurden, bevor sie zu den ihrigen gelangten, genau gezählt. Waren es Kühe mit Kälbern, so wurde diesen durch einen geschickten Wurf mit dem Lasso, oder wie es bei den Yankees heißt, dem „Lariat", die Schlinge um die Hinterbeine und das Thier zu Boden geworfen. Flugs sprang ein Cowboy herbei und kniete auf den Hals des Thieres; ein anderer brachte das heiße Brandeisen herbei und drückte es dem laut aufjammernden Kalb auf die Flanken. Das ging Alles im Handumdrehen von Statten. Schlimmer war's, wenn ein junger Stier, der vielleicht im vergangenen Jahre übersehen worden war, zum Brennen kam. Da ging ein Bocken und Schlagen und Stoßen los, daß es der vereinten Anstrengung einiger Cowboys bedurfte, das Thier zum Fall zu bringen.

Gegen Mittag war die große Heerde durchmustert,

und je nach den einzelnen Brandmarken abgetheilt. Der Schauplatz dieses Roundup glich nun einem Schlachtfelde nach geschlagener Schlacht. Der Boden auf Meilen, soweit man es bei dem erstickenden Staub überhaupt sehen konnte, zertreten und zerstampft, mit Schmutz und Blut bedeckt; kranke oder verwundete Rinder und Pferde hier und dort; die Reiter, die nun einzeln oder gruppenweise langsam nach dem Feldlager zurückkehrten, mit fingerdickem Staub und Schmutz bedeckt; die Pferde schweißtriefend und schäumend; die Schmiede mit den Brandeisen in Händen, schwarz und blutbefleckt; hier auch ein verwundeter Cowboy, dem ein wüthender Stier die Rippen gebrochen und der nun von anderen nach dem „Camp“ getragen wurde . . .

* * *

Eine Stunde später saß Alles im Camp beim Mittagessen, und es kam Ruhe in das ungemein bewegte, aufregende Treiben. Besonders bequem und reichhaltig ist diese Mahlzeit gerade nicht, aber nachdem man von Sonnenaufgang ununterbrochen im Sattel war, und die ganze Zeit in der herrlichen scharfen Luft der Hochebenen — wir befanden uns ja an 6000 Fuß über dem Meeresspiegel, umhergaloppirte, kriegt man einen wahren Straußenmagen. Jeder Einzelne im Camp, ob Millionär oder Cowboy, holte sich vom Meßwagen eine zinnerne Schüssel und einen Löffel, bekam vom Koch seine Ration Rauchfleisch, Speck mit Bohnen und Kaffee zugewiesen, und verzehrte diese Delicatessen auf dem Steppenboden hockend.

Einige der Cowboys hatten beim Eintreiben des Viehs ein paar Prairiehühner, Kaninchen und eine Antilope geschossen. Diese wurden für den kommenden Tag aufbewahrt. Die Gütergemeinschaft unter diesen Nomaden Amerikas ist so groß, daß es Niemandem einfallen würde, vor den Anderen etwas voraus haben zu wollen. Die ganze Habe und Beute wird redlich getheilt.

Eine Stunde nach der Mahlzeit herrschte wieder buntbewegtes Leben im Camp. Auf einen Ruf des „Round-up-Captains“ (der von den versammelten Viehzüchtern für den District gewählt wird) war alles auf den Beinen. Mannszucht und Gehorsam sind hier unerläßlich, und wehe dem Cowboy, der nicht parirt! Seine empfindlichste Strafe ist die Entziehung des Reitpferdes, denn nichts erscheint diesen, von Kindheit auf ihr Leben zu Pferde verbringenden Nomaden kläglicher, als ein Fußgänger in der Prairie. Kaum hatte der „Cap“ sein langgezogenes „Oahoh Boys all up“ gerufen, als auch die ganze bunte Gesellschaft von Cowboys zu den Pferden rannte, — die mittlerweile in der Prairie gegrast hatten. Es war ganz possirlich, diese Cowboys mit ihren krummen O-Beinen laufen zu sehen. Wie Krähen mit gestutzten Flügeln wackelten sie einher, ungeschlacht, unbeholfen, aber dennoch rasch. Eigenartig war die Weise, wie sie ihre wilden Pferde einfingen. Jeder Cowboy rannte zu seinem Meßwagen. Dort wurde an jedes Hinterrad ein langes Seil gebunden und die beiden anderen Enden recht weit von einander entfernt gehalten, so daß die Seile einen A-förmi-

gen Winkel einschlossen, dessen Spitze der Wagen war. In diesen Winkel trieben nun die berittenen Pferdewärter, welche Tag und Nacht bei jedem Rudel Pferde wachen, die zu dem „Outfit" gehörigen Thiere, so daß sie, einmal innerhalb der Seile, mit dem geschickt geworfenen Lasso leicht eingefangen werden konnten. Jeder Cowboy hatte binnen wenigen Minuten auf diese Weise ein frisches Pferd erwischt. Nun galt es, die wilden Thiere zu satteln. Natürlicherweise waren dies frische, wohlgerastete Pferde, denn bei derartigen „Roundups" herrscht gewöhnlich eine so wilde Hetzjagd, daß jeder Cowboy vier Mal im Tage und noch öfter Reitpferde wechseln muß. Mit Staunen und Entsetzen sah ich dieser gefährlichen Arbeit zu. Manche Thiere ließen sich ruhig satteln, in dem Augenblicke jedoch, als sich der Vacquero in den Sattel schwingen wollte, begannen sie derart mit Vorder- und Hinterfüßen auszuschlagen, zu bocken und zu springen, daß ich für das Leben der armen Prairie-Cavalleristen zitterte, während ihre glücklicheren Collegen, die schon im Sattel saßen, sich über die bedauernswerthen Kerle höchlichst amüsirten. Schließlich gelang es ihnen doch mit List und überraschender Geschicklichkeit, sich in den Sattel zu schwingen. Andere Bestien warfen sich in dem Augenblick, als der Sattel auf ihren Rücken kam, zu Boden und schlugen mit allen Vieren in der Luft herum, bis es dem Reiter endlich gelang sich auf den Hals des Pferdes zu knieen und die Gurte zuzuschnallen. Dann stellte sich der Reiter rücklings über das Pferd, gab diesem einen Schlag mit seinem Sombrero, und als das Pferd aufsprang, saß er fest

im Sattel. Wieder andere steckten den Kopf zwischen die Vorderbeine und trachteten, ihren Reiter kopfüber in's Gras zu schleudern, oder sie sprangen mit gekrümmtem „Katzenbuckel" mit allen vier Füßen gleichzeitig vom Boden. Aber während mir diese schauerlichen, gefahrvollen Kämpfe zwischen Pferd und Reiter, wie gesagt, Entsetzen einflößten, schienen die Leute selbst daran derart gewöhnt, daß sie das Schauspiel entweder gar nicht beachteten oder, wenn sie es thaten, bei jedem besonders tollen Treiben einfach in lautes Gelächter ausbrachen. Auch ich gewöhnte mich schließlich daran, als ich es täglich zweimal, mit immer neuen Varianten wiederholen sah. Diejenigen der verehrten Leser, welche im vergangenen Jahre Buffallo-Bills „Wild West" gesehen haben, dürfen ja nicht glauben, die wilden Kämpfe zwischen Cowboys und Pferden wären eingedrillte Kunstreiterstückchen. Sie sind das getreue Bild dessen, was sich in den Prairien von Texas hinauf bis nach Canada täglich tausendfach abspielt. Dabei kommen unzählige Unglücksfälle vor, und es ist keine Uebertreibung, zu behaupten, daß es nur sehr wenige Cowboys geben mag, die nicht einen Bein-, Arm- oder Rippenbruch davontragen, wenn ihnen schon nichts Schlimmeres widerfährt.

Binnen einem halben Stündchen saß die gesammte Kuhhirtenschwadron wieder zum Abritt bereit im Sattel. In der Zwischenzeit waren die Captains der einzelnen outfits zum Round-up-chieftain beschieden worden und hatten von ihm ihre Befehle für den Nachmittags-Round-up erhalten. Dieser hatte das nächste Camp, wo übernachtet werden sollte, auf etwa sechs Meilen

weiter westlich festgestellt. Während sich nun die ganze lange Wagencarawane mit den verschiedenen Pferde-Rudeln, den berittenen Wachen und den ungeheueren Viehheerden langsam nach dort in Bewegung setzte, vertheilte sich die Schwadron Cowboys wie zum Plänkeln nach den verschiedenen Richtungen, um von allen Seiten her das weidende Vieh concentrisch nach dem neuen Sammelplatz oder Camp vorwärts zu treiben. In den ganzen Prairien wird dabei ein eigenthümliches Verfahren beobachtet. Da die Zuflüsse der einzelnen Wasserläufe, und demgemäß auch ihre Thäler mit ihren verschiedenen Verästungen schließlich an der Mündung des betreffenden Nebenflusses in den Hauptwasserlauf zusammenkommen, so giebt die natürliche Bodengestaltung allein schon die günstigste Sammelstelle für das über das ganze Stromgebiet zerstreute Vieh an. So eine Flußmündung war auch für unseren Nachmittags-„Roundup“ als „Camp“ ausersehen worden. Sie bildete, figürlich gesprochen, den Knopf eines ausgebreiteten Fächers, während dessen darin zusammenlaufende Blätter die Thäler der einzelnen Quell- und Bach- und Flußläufe waren. Während nun die Hauptcarawane mit den Heerden direct dem Canadian River entlang auf diesen Fächerknopf zuwanderte, ritten die Cowboys längs des äußeren Umfangs dieses Terrainfächers auf der Wasserscheide dahin. In jedem Fächerblatt, oder wenn man will, in jedem Thale, blieben ein oder mehrere Cowboys zurück und wandten sich von dort thalabwärts dem Fächerknopf zu, alles Vieh, das in diesen Thälern vorhanden war, vor sich hintreibend. Die für die

äußersten Grenzen des fächerförmigen Reviers bestimmten Cowboys wurden unter den tüchtigsten und bestberittenen ausgesucht, denn sie hatten eine doppelt so lange Strecke als wir zurückzulegen. Im schärfsten Galopp zerstoben sie nach allen Richtungen und waren bald unseren Augen entschwunden.

Innerhalb zweier Stunden hatten wir das neue Camp erreicht. Sofort fuhren die Meßwagen wie eine Carawanenbatterie neben-, aber in großen Abständen von einander auf, die Pferde wurden ausgespannt und die Zubereitung der Mahlzeiten begann, wofür die Fuhrleute das Brennholz in dem tiefen waldbesäumten Thale des langsam dahinfließenden, hier sehr wasserreichen Canadian River gewannen. Schon waren einige Cowboys, jeder eine Anzahl Vieh vor sich hertreibend, an Ort und Stelle. Die allmählich hinzukommenden anderen Vacqueros vergrößerten durch ihren Fang die Heerde, und als gegen fünf Uhr Abends alle Cowboys eingetroffen waren, belief sich diese neue Heerde abermals auf fünf- bis sechstausend Köpfe. Nun wiederholte sich das bewegte Schauspiel des „Round-up“ und der Aussonderung der verschiedenen Thiere nach ihren Brandzeichen, was erst gegen Sonnenuntergang vollendet war.

* * *

Erst damit war das Tagewerk der Cowboys vollbracht. Sechzehn Stunden lang waren diese flinken Burschen im Sattel gewesen, nun sollten sie für einige Stunden Ruhe genießen. Kaum hatte sie der Captain

entlassen, als sie auch schon aus den Sätteln sprangen, diese von den Pferden hoben und die müden Thiere für die Nacht der Obhut der berittenen Pferdehirten übergaben. Um das zu weite Entfernen der Thiere vom Camp zu verhindern, werden ihnen die Vorderfüße mit Stricken zusammengefesselt. Die Sonne war schon untergegangen, als unsere Cowboy-Mannschaft endlich dazu gelangte, ihre einfache Abendmahlzeit einzunehmen. Ich hatte in Gemeinschaft mit Count Smissen mein Stück Speck und Zwieback längst verzehrt und unternahm noch einen Rundgang durch das malerische Feldlager, das sich bei der flackernden Beleuchtung der zahlreichen Lagerfeuer noch viel phantastischer ausnahm. Auf das tolle Durcheinander, das Rufen und Schreien der Cowboys, das Brüllen und Stöhnen der Rinder, das Wiehern der Pferde, das Hin- und Hergaloppiren der Reiter war verhältnißmäßige Stille gefolgt. Die großen, plumpen Meßwagen warfen lange, tiefe Schatten über den zerstampften Boden; aus den malerisch über die Fläche zerstreuten Zelten drang hie und da ein schwacher Lichtschein, bei welchen Cowboys und „Ranchmen", auf den Boden gekauert, noch ihr Spielchen „Poker" oder Monte machten. Andere dieser kühnen Reitersleute standen oder lagen in Gruppen beisammen um die Lagerfeuer und schlürften aus zinnernen Tassen ihren Kaffee. Munteres Lachen, vermischt mit kräftigen Flüchen, erscholl aus ihren Kreisen. Hier kauerten einige am Boden, damit beschäftigt, ihre Revolver zu reinigen, oder vielleicht weit klaffende Schäden an ihren Beinkleidern auszubessern, so gut die ungeübten Hände es überhaupt im

Stande waren. Am Flusse unten lagen in kleinen Abständen von einander Kleiderhäufchen, deren Inhaber eben ein erfrischendes Bad nahmen. Weiter hinaus auf der offenen Prairie sah ich die dunklen Massen der großen Viehheerden, bewacht von auf und nieder galoppirenden Reitern. Jede Heerde hatte zwei Wächter, die im Kreise rings um ihre Heerde galoppirten, und durch monotonen, weithin schallenden Gesang die müden Thiere einzuschläfern trachteten. Viele davon lagen kauend auf dem Boden, andere standen mit gesenkten Köpfen, bis auch sie, von Schlaf überkommen, niedersanken.

Als ich in das Camp zurückkehrte, lag Alles schon in tiefem Schlaf versunken; die Feuer waren niedergebrannt, und das rothe Licht der glimmenden Asche wurde nur noch tiefer durch den bleichen Mondschein, der aus klarem, wolkenlosen Himmel kommend, Alles silbern übergoß; nur die gewaltigen Gebirgsmassen der Sierra Madre und die prächtigen Formen der „Dos Hermanas" genannten Zwillingsberge hoben sich pechschwarz vom Horizonte ab. Die Cowboys lagen, in ihre Decken gehüllt, die Sättel unter den Köpfen, auf dem nackten Boden. Leise stahl ich mich in Count Smissen's Zelt, wo ein gewaltiges Büffelfell für mich ausgebreitet war, und bald gab es in dem weiten Camp keinen Wachenden mehr.

Aber wie kurz dauerte diese Ruhe! Noch war es finstere Nacht, als uns der langgezogene Ruf des Capitäns „Hallooch Boys a-a-all-up!" wieder aus dem Schlafe zu frischer Thätigkeit rief. Da gab es kein Zaudern, so gerne mit mir wohl auch die meisten An-

deren noch ein paar Stündchen geschlafen hätten. Ein scharfer kalter Hauch zog von den Bergen herab über die weite allmählich mit Dämmerschein übergossene Prairie und fröstelnd stiegen wir nach einer Schale Kaffee wieder auf unsere Pferde, um das aufregende Tagewerk von Neuem zu beginnen. Als Count Smissen an meiner Seite wieder der langen Carawane voraus nach dem neuen Campplatz ritt, meinte er: Das war wenigstens einmal eine ruhige Nacht! Die verdammten Coyoten (Wölfe) hatten uns in der ersten Zeit immer den Spaß verdorben. Sehen Sie, wir Männer kümmern uns um die feigen Bestien kaum, selbst wenn sie um die Zelte herumschleichen. Aber die Rinder! Erst die Nacht zuvor waren wir wegen einer „Stampede (Reißaus) alle in Sätteln. Weiß der Henker wie es kam? Hatte der Watchman (die Wache) geschlafen? Kurzum plötzlich wurden wir gegen ein Uhr Morgens durch lautes Gebrüll aus dem Schlaf geweckt; gleich darauf schrie Jemand: „Das Vieh entflieht!" Nun galt es, in der finsteren Nacht die Pferde zu erhaschen und in aller Eile den Ausreißern nachzugaloppiren — zum Satteln ist da keine Zeit. Wir schwangen uns auf die nackten Pferderücken und fort ging's, bis wir durch die galoppirende Heerde hindurch ihnen zuvorgekommen waren. Wenn nur das verdammte Vieh nicht so dumm wäre! Fünf Meilen weit waren die Bestien gerannt, und wissen Sie, was es heißt, wenn eine Handvoll Leute diese Tausende scheuer Rinder aufhalten soll? Gott verhüte, daß wir Gelegenheit bekommen, Ihnen das zu zeigen! Sehen Sie, wenn wir an der Spitze der Fliehenden angelangt

sind, dann treiben wir sie von der geraden Richtung ab, daß sie seitwärts galoppiren und endlich in einem großen Kreis herumrasen. Dann reiten wir näher, daß dieser Kreis immer kleiner und das Vieh darin immer dichter wird, und endlich sind sie so dicht in einander gerannt, daß sie sich nicht bewegen können. Dann haben wir sie wieder fest, aber ein paar hundert Rinder entschlüpfen doch in der Dunkelheit, und statt zu schlafen und auszuruhen, müssen dann ein paar Cowboys ihnen nach. Jawohl, zum Faulenzen ist die Prairie nicht gemacht!"

* * *

Wie am ersten Tage, ging es auch an den folgenden Tagen. Wir hatten die Grenze von Texas überschritten und befanden uns in der berüchtigten Llano estacado. Hunderte von Meilen waren kreuz und quer durchzogen worden, und wir waren keiner einzigen Stadt, keiner Ansiedelung, keinem Menschen, überhaupt keiner menschlichen Spur begegnet. Indessen Niemand vermißte sie. Meine Reisegefährten waren durchwegs so muntere, fröhliche, wackere Gesellen, es saß ihnen Herz und Zunge so sehr am rechten Flecke, daß trotz der angestrengten Arbeit die Tage in der lustigsten Weise und wahrhaftig viel zu rasch vergingen. Die Cowboys selbst hatten mir gewaltigen Respect, gepaart mit aufrichtiger Bewunderung, abgerungen. Die schweigsamsten unter ihnen waren zwei wild aussehende indianische „halfbreeds", die sich um die Uebrigen nicht viel kümmerten, möglicherweise schon deshalb, weil sie nur spanisch sprachen. Die

tollkühnsten Reiter, die kräftigsten, ausdauerndsten Gesellen waren dagegen die Texaner. Sie sprachen ein Kauderwelsch von Prairie-Englisch und -Spanisch, gespickt mit einigen indianischen Ausdrücken. Sie warfen den Lasso mit absoluter Sicherheit, sie rangen mit Stieren und Pferden, und wenn sie von den Bestien gestoßen oder geschlagen wurden, lachten sie darüber. Ihre Haut war wie Leder, dieselbe Farbe, dieselbe Zähigkeit. Ihr Haar war struppig und ungekämmt, und sie waren die einzigen, die sich weder wuschen noch badeten. Der Revolver kam nicht aus ihren Händen. Sie knallten auf alles los, was ihnen in den Weg kam. Sie schossen auf die possirlichen Prairiehunde, die in Myriaden und Myriaden den Prairieboden unterwühlen, auf die zahllosen Eulen, die auf deren Löchern saßen; auf Schlangen und Eidechsen; sie schossen den ebenso zahllosen Cactusstauden die Blüthen, den Disteln die Köpfe ab, und die Sicherheit, mit welcher sie ihre Ziele gewöhnlich trafen, ließ uns Andere ihnen mit ausgesuchter Höflichkeit begegnen. Die rauhesten Burschen waren die Amerikaner; ihre Flüche waren die kräftigsten und längsten; wenn sie etwas erzählten, war jedes dritte Wort ein Goddam; sie führten dieses lose, aufregende, aufzehrende, unstäte Nomadenleben in den Prairien mehr aus Neigung, aus Liebe zu Abenteuern, denn wegen elendigen Gelderwerbs, wie die Texaner. Außerdem gab es noch drei Deutsche unter ihnen. Der eine war in Europa Lieutenant gewesen, und zeichnete sich vor den anderen dadurch aus, daß sein Schnurbärtchen und sein Haar stets sorgfältig gepflegt war. Er unterhielt sich

gerne über alles, nur nicht über seine Vergangenheit. Kurz die ganze Gesellschaft war so bunt zusammengewürfelt, daß es an Stoff für ethnologische wie sociale Studien durchaus nicht fehlte. Keiner von diesen Cowboys schien eine Heimath, eine Familie zu haben, wenigstens beobachteten sie darüber beharrliches Schweigen. Hatten sie ihre Heimath vergessen? Ihr Name war in dem Prairiejargon untergegangen. „William“ und „Robinson“, „Müller“ und „Meier“ können in der ganzen Welt überall durchdringen, nur nicht in der Prairie. Jeder hatte seinen Spitznamen, unter dem allein er bekannt war. „Halbmond-Joe“, „Drei Diamanten-Bill“, „Calamity Jim“, „Treff-König“ u. s. w. Dabei mochten wohl Joe, Bill und Jim die richtigen Taufnamen sein, aber die angehängten Namen rührten von allerhand Zufälligkeiten her. „Halbmond-Joe“ erhielt seinen Namen beispielsweise deshalb, weil der Rancho, unter dem er stand, seine Rinder mit einem Halbmond zeichnete.

Count Smissen war im Begriffe, einen Theil seiner Heerde, die schwächsten und magersten Rinder enthaltend, nach Norden, in die Steppen von Nebraska zur Mästung treiben zu lassen, und diesem Zuge schloß ich mich an, um wieder zur Eisenbahn, und damit zur Civilisation zurückzugelangen, denn diese „Round-ups“ werden wochenlang bis in den Juni hinein fortgesetzt, und dazu hatte ich keine Zeit mehr zu Gebote. Eines frühen Morgens nahmen wir demnach Abschied von einander, und während die buntbewegte Viehzüchter-Carawane weiter nach Osten zog, ritt ich allein der am vergangenen Morgen abgegangenen Heerde in nördlicher Richtung nach. Binnen

wenigen Stunden hatte ich sie erreicht, denn das Vieh darf auf solchen Reisen nicht zu sehr angetrieben werden, und so ein Zug durch die Prairien von Texas hinauf nach Nebraska oder Dakota dauert oft Monate lang. Es gehört unendliche Geduld und Langmuth dazu, derlei Heerden mitten durch die einsamsten, verlassensten Gegenden des Continents zu führen. Wochenlang begegnet man keiner menschlichen Seele, und die einzigen Anzeichen, daß man sich nicht auf jungfräulichem Urboden mehr befindet, sind die tief in die Prairie eingetretenen, parallel nebeneinander herlaufenden Pfade der Rinder, die ebenso wie früher die längst verschwundenen Buffalos im „Gänsemarsch" hintereinander zu laufen pflegen.

Ich besaß die Geduld nicht, um diesem Schneckenzuge länger als eine Stunde zu folgen. Der Corporal der Heerde gab mir, so gut es eben ging, den Weg an, um die nächste Ansiedelung, Rocks Ranch, zu erreichen. Ich drückte dem Manne die Hand, gab meinem Pferde die Sporen und jagte gleich darauf allein weiter über die öde, einsame Prairie.

Der Argonautenzug nach Oklahoma.

Am 22. April 1889 um zwölf Uhr Mittags begann im Herzen der Vereinigten Staaten, fast im geographischen Mittelpunkt derselben, die eigenthümlichste und fremdartigste Völkerwanderung, welche die Geschichte aufzuweisen hat, die Wanderung von mehr als einem

halben Hunderttausend Menschen nach jungfräulichen Territorien.

Im Verlauf eines einzigen Tages, man könnte sagen, innerhalb weniger Stunden, war die Wanderung vollzogen, ein Landgebiet von der Größe Thüringens, das gestern noch keinen einzigen Ansiedler hatte, von keiner Menschenseele bewohnt war, vollständig besiedelt. Ueber Nacht war ein neuer Staat entstanden, Oklahoma, in der Sprache der Chickasaw-Indianer gleichbedeutend mit „Das schöne Land".

Die Presse hat dieses Ereigniß bisher nur in kurzen dürren Worten gemeldet, und Diejenigen, denen Land und Leute in den großen Prairiegebieten des amerikanischen Westens nicht aus eigener Anschauung bekannt sind, können sich kaum eine Vorstellung von der Art und Bedeutung dieser Völkerwanderung machen. Die Besiedelung Oklahomas steht selbst in der Geschichte Amerikas ohne Gleichen dar. Weder das große Pikes Peak-Goldfieber, noch der Zug der Mormonen nach dem Salzsee, noch die Besiedelung der Minendistrikte Californiens, noch die Erschließung der Blackhills von Wyoming können sich an Seltsamkeit und Schnelligkeit mit dieser jüngsten, — ich möchte sagen galoppirenden — Völkerwanderung nach Oklahoma vergleichen lassen.

Wie es gekommen ist, daß diese Besiedlung Oklahomas jetzt erst erfolgte? Daß inmitten der hochcultivirten Prairiestaaten noch ein so großes Landgebiet in demselben Urzustande bleiben konnte, in welchem es einst Washington Irving gesehen?

Hier in kurzen Worten der Hergang:

Auf der Karte Nordamerikas wird man zwischen dem Arkansasstrom und dem südlich davon fließenden Red River ein Gebiet von der Größe Süddeutschlands als „Indianer-Territorium" bezeichnet finden. Dieses Gebiet wurde jenen Indianerstämmen zugewiesen, welche die rasch vorwärts strebende weiße Civilisation im Laufe dieses Jahrhunderts aus ihren angestammten Jagdgründen verdrängt hatte, und die Regierung der Vereinigten Staaten verbürgte sich in den betreffenden Verträgen, diese Reservationen als ausschließliches Eigenthum der Indianer für ewige Zeiten zu erhalten. Kein weißer Ansiedler durfte diese Ländereien betreten, keine Eisenbahn ihre Schienen durch dieselben führen. — Die Cherokees, Chocktaws, Creeks und Chickasaws, in Amerika der gleichen Anfangsbuchstaben wegen kurzweg „the four C's" (die vier C's) genannt, nahmen ursprünglich in dem großen Territorium die ganze östliche Hälfte ein. Später verkauften sie davon einzelne Theile an die Union, welche dieselben anderen Stämmen, wie den Quapaws, Osages und andern zuwies. — Westlich der four C's erhielten die Seminolen ein etwa 9000 Quadrat-Kilometer großes Territorium, daß sie jedoch ebenfalls mit Ausnahme von 800 Quadrat-Kilometer an die Union zurückverkauften. Der Preis betrug $1^1/_4$ Millionen Mark. Man bedenke nur: Ein Gebiet so groß wie ganz Thüringen für $1^1/_4$ Millionen Mark! — Ein kleiner Theil desselben fiel später an die Pottawatomies (Betonung auf die Silbe „wa"), aber der große Rest blieb Eigenthum der Union. Er ist das heutige Oklahoma.

Westlich desselben erstrecken sich bis an die texanische Grenze die Jagdgründe der wilden Arrapahoes (Betonung auf die Silbe „ra"), die blutdürstigen Apachen, die Kiowas und Comanches, während nördlich davon bis an die Grenzen von Kansas die Cheyennes untergebracht wurden. Diese wilden Stämme werden durch Unionstruppen in Schach gehalten, die in befestigten Lagern oder Forts im ganzen Territorium zerstreut sind.

So lange es in den großen Prairien westlich des Mississippi und Missouri halbwegs urbares Land gab und die Landsucher dort befriedigt werden konnten, wurden die Verträge mit den Indianern auch eingehalten, sie blieben in ungestörtem Genuß ihrer verbürgten Rechte. Aber im Laufe der Jahre wurden von den Millionen Einwanderern alle günstigen Ländereien östlich der Felsengebirge aufgenommen; die weiße Civilisation ergoß sich in Strömen über die Prairien und überfluthete sie derart, daß nur die trockenen, unfruchtbaren Hochebenen von Texas und Colorado aus diesem Meere wie Inseln emporragen; ja die Fluthen dieser Völkerwanderung eilten den Eisenbahnen entlang über die Felsengebirge nach Californien, nach Oregon und Washington. Der Werth der Ländereien überstieg endlich die den Einwanderern zu Gebote stehenden Mittel. Und immer mehr Einwanderer kamen hinzu. Hunderttausende landen alljährlich, aus Europa kommend, in den östlichen Häfen, auf dem Wege nach dem Westen befindlich. Hundertausend von Amerikanern verlassen auch jährlich die alten, dicht bevölkerten Neuengland- und Mittelstaaten, ebenfalls auf dem Zuge nach dem

Westen; sogar die Prairiestaaten, Ohio, Illinois und Indiania senden ihre jüngeren Söhne über den Missi=ssippi auf die Suche nach einer neuen Heimath.

So staute sich westlich des Vaters der Ströme das gewaltige Heer der Landsucher, denn nur spärlich war der Abfluß nach den Küsten des Stillen Oceans, nach dem trockenen Neu=Mexiko, dem wilden, von Indianern durchzogenen Arizona, nach den öden, einsamen Hochsteppen des nördlichen Texas. Aehnlich erging es vor einigen Jahren in den Prairien von Canada, und gelegentlich meiner letzten Reise durch dieselben vor vier Jahren war ich selbst Zeuge von der raschen, fast sprungweisen Besiedelung Manitobas, Assiniboias und Albertas durch Einwanderer. Vor vierzehn Jahren hatte ich diese Territorien noch als das Gebiet wilder Indianerstämme gefunden, und die einzigen Weißen, denen ich begegnete, waren die Jäger und Händler der großen Hudsonbaigesellschaft. Winnipeg, die Hauptstadt canadischen Westens, war damals eine Ansiedelung von einigen tausend Menschen, die in hölzernen Buden, in Zelten und Erdlöchern (Dugonts) im Schutz der Kanonen des alten Forts Garry lebten. 1885 fand ich Winnipeg als Stadt von fünfzig= bis sechzigtausend Einwohnern wieder. Sie war so rasch gewachsen, weil die canadische Eisenbahn bis dorthin eröffnet worden war. Ihren glänzenden Schienen entlang hatte sich auch der Strom der Einwanderer bis nach Winnipeg gewälzt und hatte sich dort gestaut, gerade wie Wasser, dessen Abzugs=graben plötzlich eingedämmt wird. Kaum war die Eisenbahn durch Assiniboia und Alberta vollendet, so

floß der Ueberschuß der Einwanderer dahin ab, und Winnipeg fiel von seinen sechzigtausend Einwohnern auf etwa die Hälfte herab.

Ein ähnliches Schauspiel boten während der Erbauung der Union-Pacific-Eisenbahn die Prairiestädte dar, die an den jeweiligen Endpunkten der fertiggestellten Bahnstrecken entstanden, und von denen das berüchtigte Julesburg an der Ostgrenze Colorados ein drastisches Beispiel war. Julesburg entstand sozusagen über Nacht — eine Stadt von sechstausend Seelen, das tollste, verlottertste Gesindel, das je eine Stadt bewohnte. Ihr Name war denn auch „the Hell on wheels“, die „Hölle auf Rädern“, womit man sowohl den Charakter der Einwohner, wie den flüchtigen, vorübergehenden Charakter der Behausungen in treffender Weise ausdrückte. Kaum war die Eisenbahn vollendet, so verschwand auch Julesburg; die wilden, tollen Elemente zogen weiter, wenige Hundert nur blieben zurück, und da die Stadt ihrer Schand- und Mordthaten wegen weit und breit berüchtigt war, so änderten die Zurückgebliebenen ihren Namen in „Denver Junction“, als welches Julesburg heute bekannt ist.

Vielfach war ich ähnlichen „Städten“ während meiner Wanderungen durch Amerika in verschiedenen Jahren begegnet; vielfach war ich selbst Zeuge des „Entstehens und Vergehens“ derartiger Ansiedelungen, aber das großartigste packendste Beispiel ist doch die Besiedelung Oklahomas geworden.

Schon 1876 war ich, die Prairien durchstreifend, nach der Südgrenze von Kansas gekommen, mit der

Absicht, in das Indianerterritorium einzudringen, um dort nach Büffeln zu jagen; allein die Militärposten an der Grenze geboten mir Halt. Kein Weißer dürfe in das Territorium, es sei denn, er wäre ein „Squawman", d. h. der Gatte einer Indianerin. Das war nun bei mir nicht der Fall, und ich blieb an der Grenze kleben, wie so viele Andere, die mit der gleichen Absicht hierher gekommen waren. Damals schon war in Kansas nämlich kein gutes Regierungsland mehr zu haben. Es befand sich alles bereits in festen Händen oder im Besitz von Speculanten, welche die Farmländereien für gute Preise an Einwanderer verkauften. Um den jüngsten Argonautenzug nach Oklahoma zu erklären, muß hier noch eine charakteristische Art der Landbesiedlung in Amerika erwähnt werden. Man geht in Europa fehl, zu glauben, unsere deutschen Emigranten würden hauptsächlich jungfräulichen Urboden erwerben, da ja in der Ausdehnung von 160 Ackern jedem erwachsenen Einwanderer unentgeltlich zur Verfügung steht. Mit dieser Urbarmachung, der Erbauung einer Wohnstätte u. s. w. sind so viele Unbilden, Beschwerden und Elend verknüpft, daß nur eine kleine Minorität diese undankbare Arbeit unternimmt. Die Mehrzahl der heutigen Emigranten, besonders jene mit Familie und etwas Baarmitteln, übernehmen gewöhnlich bereits urbar gemachte, mit Wohnhäusern versehene „Heimstätten" von Anderen, während die erste Erwerbung des Urbodens, ihre Besiedelung und Vorbereitung für die nachrückenden Farmer gewöhnlich ganz geschäftsmäßig von ruhelosen Amerikanern der hartgesottensten Art betrieben wird. Nach

ein oder zwei Jahren verkaufen diese ihre Rechte an die eigentlichen Farmer und ziehen weiter, um dasselbe Spiel zu wiederholen.

Schon 1876 waren indessen, wie gesagt, die halbwegs günstigen Ländereien in den Prairien besetzt, und die vorgedachten Amerikaner, „Boomers“, wie sie hier genannt werden, daneben auch eine Unzahl von Landspeculanten, hatten sich der Südgrenze von Kansas genähert, um die Besiedelung der freien Ländereien im Indianerterritorium zu versuchen. Damals also schon wurde der Keim zu der Migration gelegt, die sich im letzten Jahre vollzogen hat, und eine beträchtliche Zahl von Boomers harrte unverdrossen seit damals auf die Freigebung von Oklahoma.

Dem Arkansasstrom abwärts folgend, war ich 1876 in ihr Lager gekommen, eine Gruppe von mehreren Hundert Bretterbuden und Zelten, untermengt mit spärlichen Ziegelhäusern, die auf einer Anhöhe zwischen dem großen und kleinen Arkansas zusammengedrängt waren. Diese Ansiedelung führte den Namen Wichità.*) Sie war bereits zu einer „Stadt“ organisirt, und ihr Bürgermeister war ein Deutscher, Namens Finckelstein oder Freienstein, in dessen Bierstube ich vielfach mit ihm zusammentraf. Sie war nämlich damals das vornehmste Vergnügungslocal der sonderbaren „Stadt“. Finckelstein war selbst ein Squawman und seine Frau eine Vollblut-Indianerin aus dem Stamm der Osages. Das

*) Siehe Hesse-Wartegg, Nordamerika, 3. Band. (Leipzig, Gustav Weigel.)

Indianergebiet war nur wenige Kilometer von hier entfernt, und in den Straßen schwärmte es von wilden Indianern mit bemalten Gesichtern, Adlerfedern im Haar und scharf geschliffenen Tomahawks in den Händen, so daß es an abenteuerlichem Interesse nicht gerade fehlte. Damals war es auch das einzige Mal, daß ich von einer Rothaut gelegentlich eines Ausfluges den Arkansasstrom entlang mitten auf der Prairie bedroht wurde und nur durch List ihren Klauen entrann. — Wie flüchtig und locker diese Städte der „Boomers" auf Grund und Boden wurzelten, konnte ich damals durch ein drastisches Ereigniß erkennen. Die „Stadt" war, wie bemerkt, auf einer Anhöhe erbaut. Während meines Aufenthaltes in jenem Distrikt wurde von der Atchison-Topeka- und Santa Fé-Eisenbahn eine Zweiglinie nach dem Indianer-Territorium gebaut, welche indessen den Gesetzen zufolge vorläufig nur bis an die Grenze fortgeführt werden durfte. Dem Thal des Arkansas folgend, wurde ihre vorläufige Endstation bei Wichità, am Fuße der Anhöhe errichtet. Sofort begann ein Auszug der Bewohner Wichitàs von der Anhöhe hinab zur Eisenbahn, da sie wohl ahnten, dort an der Bahn würde der Schwerpunkt der Stadt seinerzeit liegen müssen. Die leichten hölzernen Häuser wurden mittelst gewöhnlicher Erdwinden vom Boden gehoben und auf hölzernen Rollen den Abhang hinunter, nach der neuen Stadt geschoben. Binnen wenigen Tagen war die Uebersiedelung vollzogen, Wichità war den Berg hinuntergekollert und hatte sich am Fuße wieder aufgerichtet!

Damals schon rechneten die Einwohner auf die Er-

schließung der benachbarten freien Ländereien des Indianer-Territoriums und unternahmen häufig genug bei Nacht und Nebel heimliche Ausflüge zwischen den Posten des Militärkordons an der Grenze hindurch nach dem jungfräulichen Oklahoma, um das Land auszukundschaften, nach Goldminen zu fahnden und zu jagen. Ihre enthusiastischen Schilderungen von den natürlichen Reichthümern dieses sagenhaften verschlossenen Landes drangen durch die ganzen Vereinigten Staaten, und Ende der siebziger Jahre kamen aus allen Theilen der Union neue „Boomers“ massenhaft hinzu; durchwegs abenteuerliches, zügelloses Volk, ohne Mittel, aber mit der festen Absicht „to open the territory“, d. h. sich jenseits der Grenze anzusiedeln. Wichità, obschon innerhalb weniger Jahre auf dreißigtausend Einwohner herangewachsen, und mit großen Hotels, Pferdebahnen, Telegraphen, elektrischem Licht, steinernen Bankpalästen, luxuriösen Theatern (drei) versehen, genügte dem Zustrom nicht mehr, und es entstand südlich davon längs der Grenze des Territoriums eine ganze Kette von Boomer-Städten dicht neben einander, alle mit je fünf- bis zehntausend Einwohnern! Auf der kahlen, nackten, baumlosen Prairie zauberte der Drang nach Erwerb hier sozusagen über Nacht die Städte Winfield, Wellington, Medicin Lodge, Anthony, Caldwell, Harper, Arkansas City u. s. w. hervor, Städte, welche, o Wunder! noch bis auf die letzte Zeit bestanden haben. Sie waren einfach Reservoirs der nach dem Territorium strebenden, sich hier stauenden Bevölkerung, die im vergangenen Jahre zum Bersten kamen, um sich nach dem Indianer-Territorium zu entleeren.

Aber nicht nur an der Nordgrenze Oklahomas strömte diese „population flottante“ zusammen. Auch im Süden des Territoriums, an der texanischen Grenze, entstanden Zuwarte-Städte dieser Art, oder die schon bestehenden Ortschaften schwollen durch den Zustrom der „Boomers“ auf das Doppelte ihrer Bevölkerung an, so Shermann, Gainesville, Preston, Ellwood und andere. Man darf aber nicht etwa glauben, die Abenteurer, Landspekulanten und wirklichen Ansiedler wären alle auf Gerathewohl und aus eigenem Antriebe hierher gekommen. Im Gegentheil. Eine große Zahl derselben bildeten einfach die Soldaten einer wohlorganisirten Invasionsarmee, die von einer Art Hofkriegsrath von Washington und Boston aus geleitet wurde. Allerdings nur im Geheimen. Ihre Capitäne, z. B. der verstorbene Paine, Gouch und Andere, wurden für ihre Agitation zu Gunsten der Aufschließung Oklahomas aus den Eisenbahnfonds wohl besoldet, und jeder Einfall in das verbotene Land in Baar gut bezahlt. Bekanntlich gehen ja die Dinge in Washington gerade in Bezug auf Eisenbahnconcessionen, Vergebung von Regierungsländereien und Verwaltung der Indianerstämme nicht sehr lauter zu. Colossale „Ringe“ bemächtigten sich des Einflusses im Regierungsapparat und was dem Unbefangenen als eine natürliche Phase in der Entwicklung des amerikanischen Westens erscheint, ist in Wirklichkeit nichts Anderes, als der wohl angelegte Plan schlauer habgieriger Yankees. Die Besiedelung Oklahomas hätte ja schon vor einem Jahrzehnt und nicht erst heute erfolgen können, und zwei große Eisenbahn-Gesellschaften, die Atchison-Topeka-

Santà Fé- und die St. Louis- und San Francisco-Eisenbahn verwandten auch ihren ganzen Einfluß in Washington sowohl, wie unter den Boomers selbst, um die Erschließung des Territoriums durchzusetzen. Mit dieser letzteren hätten sie auch ihr Eisenbahnnetz fortsetzen und den Verkehr auf demselben ungemein heben können. Aber es standen ihnen in den Wandelgängen der Kammern zu Washington ebenbürtige Widersacher gegenüber, die ihre Pläne stets zu hintertreiben wußten.

Diese Gegner waren die Eigenthümer der bekannten großen Viehzüchtereien, die „Cattle Kings" (Rinderkönige) der Prairien, mit ihrem nach Tausenden Quadratkilometern zählenden Landbesitz und ihrem nach hunderttausenden Köpfen zählenden Viehstand. Die vorrückende Besiedelung der Prairien verringerte die offenen Weideländer immer mehr, und die „Cattle Kings" erwirkten sich deshalb in Washington die Bewilligung, ihre Heerden in Oklahoma grasen zu lassen. Sie richteten sich dort sogar häuslich ein, errichteten Landhäuser für sich, umzäunten große Landstrecken für ihre Heerden und schalteten wie die Herren des Landes. Wie man sich erzählt, waren manche einflußreiche Senatoren in Washington Gesellschafter in diesen einträglichen Unternehmungen. Kein Wunder deshalb, daß den aus Washington eintreffenden Befehlen zufolge die Unionstruppen in Oklahoma die Heerdenbesitzer gegen die eindringenden Ansiedler und Landsucher schützen mußten. Die zahlreichen Cavalleriepatrouillen, welche die Indianerterritorien durchstreifen, hatten in den letzten Jahren mit diesen Eindringlingen gar manchen Strauß auszufechten.

Die größte dieser Viehzüchtereien im Indianerterritorium ist die „Cherokee Strip Cattle Company", welche das den Cherokee-Indianern gehörige, zwischen Kansas und dem eigentlichen Oklahoma gelegene Gebiet von etwa 22,000 Quadrat-Kilometern (also viel mehr als das Königreich Württemberg) gegen eine Jahrespacht von 200,000 Dollars von den Cherokees miethete. Diese ungeheuren Weideländer verpachtet die Gesellschaft ihrerseits wieder an kleinere Viehzüchter gegen eine jährliche Summe von 750,000 Dollars. Man sieht also, welchen colossalen Gewinn sie mit diesem Geschäftchen erzielte und welch' gewichtigen Grund sie hatte, sich gegen die Aufschließung des Territoriums mit Händen und Füßen zu sträuben!

Aber sie konnte endlich dem Ansturm der öffentlichen Meinung nicht länger widerstehen. Von allen Seiten rückten die Ansiedlercolonnen gegen Oklahoma vor, von Kansas und von Texas her, ja sogar in den Reservationen der Cherokees, Creeks und Chickasaws, die an Oklahoma grenzten, warteten Ansiedler.

Wundert man sich vielleicht darüber, daß die „Boomers" sich in die Jagdgründe der Rothhäute wagten? Sind doch die Cherokees und Chickasaws die mächtigsten, reichsten, größten Indianerstämme des Territoriums! War es nicht möglich, daß diese mit Tomahawk und Skalpmesser auf die weißen Eindringlinge Jagd machten und unter entsetzlichen Blutbädern wieder vertrieben?

Wieder eine Täuschung, eine irrige Anschauung, die in Europa allgemein vorherrscht. All' die tapferen Indianerstämme mit den fremdartigen Namen, die man

sich als halbnackt in den Wäldern und Prairien umherstreifend vorstellt, sind ruhigere, harmlosere Leute als ihre weißen Nachbarn in den Boomer-Städten jenseits der Grenzen! Sie leben und wohnen und kleiden sich gerade so wie diese, und wenn sie jemals unter die Weißen kommen, so kann man sie von den Letzteren bei flüchtiger Betrachtung kaum unterscheiden. Ich war zu häufig und lange unter ihnen, um nicht zu wissen, was ich sage. Ja, es giebt heute unter den „four C"-Stämmen nunmehr wenige wirkliche Vollblut-Indianer. Die große Mehrzahl derselben sind Mischlinge mit Weißen und haben kaum mehr ein Viertel oder Achtel Indianerblut in ihren Adern. Mehrere Tausend dieser sogenannten Indianer sind nichts weiter als reine Vollblut-Anglosachsen, und nicht wenige unter ihnen sogar biedere Deutsche!

Wie das kommt? Jeder weiße Mann, der eine Indianer-Squaw heirathet, wird dadurch Mitglied des Indianerstammes, zu welchem seine Schöne gehörte. Nun sind die Indianerstämme durchweg nicht nur im Besitz großer, werthvoller Ländereien, sondern auch großer Vermögen, die in Washington für sie verwaltet werden und deren Interessen jährlich unter ihnen pro Kopf vertheilt werden. Durch eine Heirath zum Squawman und damit zum Indianer zu werden, ist also ein recht einträgliches Geschäft, und Indianerbräuten mangelt es gewiß an einer reichen Auswahl von schönen jungen bleichgesichtigen Bewerbern durchaus nicht. (Avis aux lecteurs!)

Westlich der Chickasaws bis an die Quellgebiete

des Red River liegen die Reservationen der Kiowas, Comanches, Arrapahoes und Apaches, und diese Stämme sind die einzigen, die sich noch im Zustande sogenannter Wildheit befinden. Durch ihre Gebiete haben sich die „Boomers" gewiß nicht den Grenzen Oklahomas genähert. Dagegen wurden sie von den Chickasaws mit offenen Armen empfangen und durchzogen, von Texas herkommend, das ganze Gebiet derselben bis an die nördliche Grenze, dort, wo der Canadian-Fluß die Chickasaws von Oklahoma scheidet. Auf dem Rancho eines Chickasaw-Squawman, Namens Robert Love, wurden ihnen von dem letzteren Bauplätze vermiethet, und hier entstand im Laufe der beiden letzten Jahre eine etwa zweitausend Einwohner zählende Stadt, Namens Purcell.

Wie Purcell aussah, möge die nachstehende Schilderung zeigen:

Am 26. April 1887 vollendete die Santa Fé-Eisenbahn ihre Linie durch die Reservation bis zu diesem Punkt, und Robert Love nahm die günstige Gelegenheit wahr, sich durch die Gründung einer Stadt auf seinem Rancho recht viel Geld zu verdienen.

Er ließ auf dem nackten Prairieboden am Südufer des sandigen Canadian River Straßen und Plätze abstecken, den Baugrund parcelliren und vermiethete einzelne Parzellen an Zuwanderer für 5 bis 25 Dollars per Jahr. Dies wurde unter den Boomers bekannt, und da sie gelegentlich der erwarteten Aufschließung von Oklahoma nur den seichten Grenzfluß zu durchfurthen hatten, um sich in dem verheißenen Canaan des amerikanischen Westens zu befinden, so strömten sie schaaren-

weise herbei. Nun denke man sich das Lager von zweitausend Seelen, Männer, Weiber und Kinder, die seit Monaten und Jahren hier campirten, bei Tag und Nacht auf dem Sprunge, das Lager sofort zu verlassen und nach Oklahoma zu eilen, dann kann man sich leicht vorstellen, wie dieses Lager ausgesehen haben mußte.

Eine ähnliche Stadt hat es selbst in Amerika niemals gegeben und wird auch in künftigen Zeiten nicht wieder entstehen könnnen. Von den zweitausend Menschen Purcells wohnte nicht einer in einem gemauerten Hause, die wenigsten in Bretterhäusern. Die Wohnstätten waren Erdlöcher (Dugouts) oder Zelte, oder eine Verbindung zwischen beiden. Die gewöhlichen Emigrantenwagen mit Reifen und darüber gelegter Canvaß-Decke waren batterienweise zu beiden Seiten der Straßen aufgefahren und in ihnen wohnten die Boomers — manche darunter schon seit zwei Jahren. Die Pferde grasten dahinter. In der ganzen Stadt war nicht ein offener Feuerheerd zu finden, und nur in den wenigsten eleganteren Shanties waren Oefen vorhanden. Die Mahlzeiten wurden an offenen Feuern oder auf kleinen Petroleum-Kochherden zubereitet. In der ganzen Stadt war nicht ein Pflasterstein, nicht ein Baum zu sehen. Die Händler hielten ihre Waaren unter Flugdächern oder in Zelten feil, und zur Nachtzeit schliefen sie auf ihren Schätzen, das Winchestergewehr und den Revolver zur Seite. Dabei verdienten sie sehr viel Geld. In einem dortigen Kramladen allein wurden an einem Tag fünfhundert Dollars Einnahme erzielt.

„Die Bevölkerung," sagte mein Gewährsmann, „war

ebenso interessant, wie die Wohnstätten. Niemand wagte sich ohne Winchester (Flinte) auf den Schultern oder den Revolver in dem patronengespickten Gürtel auf die Straße. Im „Clifton House", dem ersten „Hotel" der Stadt, empfing der Wirth seine Gäste mit einem Winchester zu seiner Rechten, einer Doppelflinte zur Linken und einem Revolver vor sich. Der Sohn eines englischen Edelmannes reinigte die Spucknäpfe und erhielt dafür freie Kost und Wohnung. Im Speisezimmer waltete eine Kellnerin, die früher Beamte im Washingtoner Schatzamt (es sind dort über tausend Damen bedienstet) war und Empfehlungsbriefe von zwei Senatoren und vom Präsidenten in der Tasche hatte. Da es im ganzen Indianerterritorium verboten ist, geistige Getränke zu verkaufen, so führten die zahllosen Schnapshäuser und Whiskyschänken den Namen „Ciderbuden". Dazu gab es ein Dutzend Spielhöllen und Tanzlocale; — all diese Räume waren zur Tag- und Nachtzeit mit Faullenzern gefüllt, denn die „Stadt" wurde ja nicht gebaut, um zu „bleiben". Niemand betrieb irgend ein Gewerbe, Alles wartete auf die jeden Tag mögliche Freilassung, d. h. Aufschließung von Oklahoma, und als diese endlich erfolgte, wurde die Stadt in wenigen Stunden ebenso in Nichts verblasen, wie ein Kartenhaus, in welches der Wind hineinfährt.

Purcell war nur ein Beispiel der zahlreichen boomer-towns, die überall um Oklahoma herum entstanden waren, bewohnt von Speculanten, Abenteurern und einer kleinen Zahl ehrlicher, biederer Farmer mit Kind und Kegel, die all' den fabelhaften Aufschneidereien gewisser

Zeitungen über den Reichthum, die Milch- und Honigverhältnisse in dem Canaan des Westens Glauben geschenkt hatten.

Verdient denn Oklahoma überhaupt diese Aufmerksamkeit, die man ihm allgemein zuwendet? Ja und nein. Im Norden und Westen sind Hunderte von Quadratkilometern Landes Salzsteppen, auf denen die Salpeterschichten zollhoch liegen, und wo es keinen Tropfen Wasser giebt. Dafür sind Tausende Quadratkilometer mit dem üppigsten Prairieboden bedeckt und reich bewässert, so daß dort etwa 11,000 „Homesteads" von je 160 Acres des besten Landes den Einwanderern offenstanden. Wo diese letzteren liegen, wußten die Speculanten, die Boomers und Prospecters sehr gut, denn fast täglich wurden geheime Ausflüge durch den Militärcordon hindurch nach dem gelobten Lande unternommen und sogar schon Hütten gebaut, Umzäunungen errichtet, so daß die „Boomers" nach der Eröffnung des Territoriums sofort nach ihren fest abgegrenzten Farmen galoppiren konnten. Im Jahre 1880 wurde am nördlichen Arm des Canadian-Rivers eine Stadt, Namens Ewing, abgesteckt, vermessen, und die Ewing Town Company verkaufte die Bauplätze in den Städten des östlichen Amerika, in Boston und New-York geradeso, wie es gelegentlich des Städteschwindels von Kansas in den sechziger Jahren der Fall war.

In den letzten Monaten wuchs das Ansiedelungsfieber noch um ein Beträchtliches, denn man hatte in Erfahrung gebracht, daß bald nach der Installirung des neuen Präsidenten im Washingtoner „White House"

die Eröffnung Oklahomas proclamirt würde. Nun gehört nach den amerikanischen Gesetzen eine Homestead, d. h. ein Landstrich von 160 Ackern jenem Ansiedler, der zuerst auf ihr eintrifft und festen Fuß faßt. Da möglicher Weise über 50,000 Menschen auf diese Gelegenheit harrten, im Ganzen aber nur 11,000 „Homestead“ zu vergeben waren, so galt es, nach Verlesung der Proclamation so rasch als möglich auf diese Ländereien zu gelangen. Tag und Nacht waren die Menschen in den Boomerstädten zum Auszug nach Oklahoma bereit, die Pferde blieben gesattelt, die „Prairieschooners“, d. h. Emigrantenwagen, waren zur Abfahrt vorbereitet, die Zugthiere derselben standen im Geschirr. Endlich erschien die Botschaft des Präsidenten, der zufolge Oklahoma am 22. April 1889, Mittags 12 Uhr, der Besiedelung freigegeben wurde. Sofort trabte, lief, galoppirte Alles über Hals und Kopf nach der Grenze des verheißenen Landes, um in den langen Einwanderercarawanen an die Spitze derselben zu gelangen und so als die Ersten einzutreffen. Neben den Hauptrouten stauten sich längs der Grenzlinie die Einwanderer wie in Schlachtenfronten, um ja Niemanden anders vor sich zu haben. — Jenseits der Grenze standen die Posten des Militaircordons wie eine feindliche Schlachtlinie oder wie die Besatzung einer belagerten Festung auf den Wällen, jeden Angriff mit scharfen Waffen zurückweisend. Unzählig waren die Versuche der Vordringenden, die Linien zu durchbrechen und v o r dem Gros dieser tollen, bunten Invasionsarmee einzutreffen. Siegreich wurden die Angriffe in blutigen Scharmützeln zurückgeschlagen,

aber es hat den Anschein, daß man auch hier wieder Bestechlichkeit und Gunst gelten ließ, denn eine große Zahl von „Boomers“ drang doch in das Territorium ein und setzte sich auf den besten Ländereien fest.

Nicht nur zu Pferd und zu Wagen standen die Einwanderer bereit, auch lange Eisenbahnzüge, vollgepfropft mit Menschen, waren an der Grenze und harrten der Mittagsstunde des 22. April, nicht gerade zur Freude der berittenen „Boomers“, welche wohl ahnten, daß das Dampfroß sie Alle überholen würde. Die Eisenbahnverwaltung fürchtete mit Recht, daß sie Schlimmes gegen die Bahngeleise und Brücken im Schilde führten, um auf diese entsetzliche Weise Vorsprung zu gewinnen — so wurden denn die Bahnstrecken von Unionstruppen scharf bewacht. Den telegraphischen Berichten zufolge standen schon am 20. April die Einwanderer zu Wagen und zu Pferd längs der Grenzen Oklahomas in einer Ausdehnung von hundertzwanzig Kilometern, alle nebeneinander — keine hintereinander. Purcell und andere Grenzstädte gehörten nun der Geschichte an -- ein paar Erdhaufen, lose Bretter und leere Blechbüchsen deuten die Plätze an, wo sie noch ein paar Tage vorher gestanden. —

Um 12 Uhr Mittags am 22. April wurden endlich die Militärposten eingezogen, und die Invasionscolonnen übersetzten den Canadian River, der für Viele zu einer amerikanischen Beresina wurde. In der tollen Hast, in dem Bestreben, einander zu überholen, ertranken Zahllose. Andere wurden im Kampf um's Wegerecht einfach über den Haufen geschossen, und das Blutbad wäre

gewiß ein furchtbares geworden, hätte General Merrit, der Befehlshaber der Unionstruppen, nicht alle Waffen der Einwanderer, die man überhaupt finden konnte, confisciren lassen. Trotzdem kam es zu blutigen Zusammenstößen. Viele Tausende mußten unverrichteter Dinge wieder abziehen, denn für Alle war nicht Platz genug vorhanden. Alles spielte sich innerhalb weniger Tage ab und eine Woche später herrschte bereits Ruhe und Ordnung, die Behörden, Post- und Telegraphenämter waren in voller Thätigkeit, und Guthrie, die neugegründete Hauptstadt, zählte nach einigen Monaten bereits 15,000 Einwohner.

Durch die Schwarzen Berge von Dakota.

„Durch die Schwarzen Berge von Süd-Dakota" sollte es an der Spitze dieser Zeilen eigentlich heißen, denn das riesige Territorium, an Größe das Königreich Preußen weit übertreffend, ist vor Kurzem in zwei Hälften getheilt und jede Hälfte zu unabhängigen Staaten, Nord-Dakota und Süd-Dakota, erhoben worden. In Süd-Dakota war man eine Zeitlang geneigt, dem neuen Staate den Namen Lincoln zu geben. Aber schließlich überwog doch die Liebe zu dem alten historischen Namen, der an die rauhen Anfänge dieses neuen Gliedes der amerikanischen Staaten-Union so lebhaft erinnert. Dakota

heißt nämlich in der Sprache der Sioux „Halsabschneider“.

Während der Osten des jungen Staates hauptsächlich dem Ackerbau ergeben ist, und der Westen die sogenannten „Bad Lands“ („schlechte Länder“) enthält, ist der Südwestwinkel der Minenindustrie gewidmet, welche die reichsten Erträgnisse abwirft, denn dort, theilweise auch in das benachbarte Wyoming hinüberreichend, liegen, umschlungen von den beiden Armen des wilden Cheyenne-Flusses, die berüchtigten „Black-Hills“, die Schwarzen Berge von Dakota.

Man hat von den „Black Hills“ schon viel zu hören bekommen. Es gab eine Zeit, wo die Gerüchte von den fabelhaften Goldfunden in jenem entlegenen Gebiete auch sehr verlockend und sehr wirkungsvoll bis in unsre Häfen, ja unsre Kleinstädte drangen und manchen Leichtfuß bewogen, in den Schwarzen Bergen trotz Sioux- und Krähen-Indianer sein Glück zu versuchen. Die Eisenbahngesellschaften trugen ihr Mögliches dazu bei, den „Black Hill Boom“ in überschwänglichen Schilderungen nach aller Welt auszuposaunen. In den verlockendsten Farben wurden die Aussichten des Goldwaschens und Goldgrabens gemalt, die Fülle des Wassers und Nutzholzes, das vortheilhafte Klima und die Schönheit der Gegend geschildert, und den hübsch ausgestatteten Broschüren, welche man zu Hunderttausenden überall vertheilte, wurden Landkarten beigegeben, um den Weg nach dem neuen Dorado zu weisen. Wer in aller Welt hatte denn damals eine Ahnung, wo die Black Hills überhaupt lagen?

Bald entstanden in den düsteren Schluchten oder auf den unwirthlichen Plateaux, die bis dahin nur die Moccasins der Rothhäute betreten hatten, Zeltlager in Menge, und die Berge widerhallten von dem rohen Gelächter, von den heiseren Liedern der tollen Gesellschaft, die sich hier zusammengefunden hatte. Woher sie alle kamen, diese Abenteurer, Schenkwirthe, Hurdy-Gurdy-Mädchen, Prospecters, problematischen Existenzen? Woher kommen die Fliegen und anderes Ungeziefer, wenn irgendwo Aasfutter zu holen ist? Im Handumdrehen entstanden an verschiedenen Stellen der Black Hills Minenlager, ja ganze Städte, wie beispielsweise Custer City, das in den siebziger Jahren mehrere tausend Einwohner, große Hotels, Banken, Kirchen, ja selbst Schulhäuser besaß — heute ist keine Spur mehr davon vorhanden. Von den ersten Ansiedelungen sind nur wenige mehr übrig geblieben, und unter diesen nimmt Deadwood die erste Stelle ein.

Deadwood, und mein Besuch dieser merkwürdigen Stadt wurde mir wieder durch die Gründung des neuen Staates Süd-Dakota in Erinnerung gebracht, denn Deadwood, obschon im äußersten Südwestwinkel, weit jenseit der Civilisationsgrenze des Westens gelegen, ist doch die größte Stadt Dakotas geblieben, ja von Rechtswegen hätte es dessen Hauptstadt werden sollen. Sie ist auch neben Astoria in Oregon die größte Stadt des eisenbahnreichen Nordamerika, wohin noch keine Eisenbahn führt. Warum? Fürchtete man sich davor, daß die Stadt mit ihren 6000 Einwohnern wieder vom Erdboden verschwunden sein würde, bevor die Schienen

gelegt wären, und daß die erste Locomotive in ein eben solches Nichts hineindampfen dürfte, wie etwa seinerzeit in das selig entschlafene Custer City?

Bei meinem letzten Besuche von Wisconsin machte mich der Erzmillionär Alexander Mitchell, Präsident des großen Chicago Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahnnetzes, gesprächsweise auf die Black Hills aufmerksam: „Warten Sie, bis ich mit meiner Bahn fertig bin," meinte der alte behäbige Herr, „wenn Sie wiederkommen, können Sie in meinem Wagen nach Deadwood reisen. Bis Chamberlain am Missouri sind wir fertig." Aber der berühmte Eisenbahnkönig sollte die Bahn nicht zuwege bringen. Wir dinirten ein Jahr später im Unionclub in New-York zusammen, aßen „Second joints" und „Popes Noses" und sprachen wieder von Deadwood, das ich inzwischen mittelst einer anderen Bahn von Nebraska aus besucht hatte. „Wie sieht es denn dort aus? Wird es leben bleiben?" Zwei Tage darauf war Alexander Mitchell todt. Er hatte sich den Magen verdorben.

Jawohl. Deadwood lebt — „is alive and kicking", wie man im Westen zu sagen pflegt, ja es ist sogar von Missouri aus ganz leicht zu erreichen. Die Chicago- und Nordwestern-Eisengahngesellschaft, die große Rivalin der Mitchell'schen Bahn, war der letzteren zuvorgekommen, hatte mit erstaunlicher Schnelligkeit eine Bahn von Missouri quer durch Nebraska bis in's Herz von Wyoming gebaut, und von Dakota Junction ein paar Schienengeleise in nördlicher Richtung nach den Black Hills geworfen. Die neue gegen 800 Meilen lange

Strecke ist die Fremont Elckhorn and Missouri Valley-Bahn, benannt nach ihren „größten Städten“ Missouri Valley (2000 Einwohner) und Fremont (4000 Einwohner). Allerdings sind auf den Karten längs der Bahnlinie nicht weniger als 65 andere Städteringelchen verzeichnet, aber von diesen „Städten“ haben nur noch drei mehr als tausend, weitere drei mehr als fünfhundert Einwohner; der große Rest besitzt zweihundert, einhundert, zwanzig, oder gar — einen Einwohner „full of hopes“, voll Hoffnung für die Zukunft seiner „Stadt“.

Hinter Buffalo Gap überschritt mein Zug auf einer Brücke den südlichen Arm des Cheyenne-Flusses, und bei Fairburn waren wir in die Black Hills eingefahren, um drei Stunden später bei der Station Whitewood das Ende der Bahn zu erreichen. Schon in Sturgis City, der vorhergehenden Station, hatte der Eigenthümer der „Stage Line“, d. h. der Omnibus-Linie zwischen Whitewood und Deadwood, den Zug bestiegen, um Passagiere anzuwerben. Wie ein alter Freund klopfte er mir auf die Schulter. „Well, my boy, — Nun, mein lieber Junge, hinauf nach Deadwood? Wollt Euer Glück versuchen? Hier ist Euer Ticket,“ nahm mir drei Dollars ab, und ging zum nächsten Passagier.

Whitewood, ein nettes kleines Städtchen, erhielt seinen Namen von einem Bache, dessen schmutzige Gewässer weiter oben, in den Schluchten von Deadwood schon Millionen Gold aus dem Felsen gewaschen haben. Hier bestieg ich die Deadwood Coach, nicht einen alten Rumpelkasten, wie ihn Oberst Buffalo Bill augenblicklich

durch die europäischen Hauptstädte führt, um die alten Black Hill- und Indianerzeiten zu illustriren, sondern einen ganz bequemen Wagen mit gepolsterten Sammetbänken, so daß man sich das Rütteln auf dem schlechten, über zehn Meilen langen Wege nach Deadwood schon gefallen lassen kann. Es war ein kalter Septembermorgen und ein scharfer Wind kam aus den Bergen die Schluchten herab, daß wir Passagiere trotz der Büffelfelldecken gewaltig froren. Elende traurige „Ranchos“ lagen zu beiden Seiten des Weges. Rings um uns erhoben sich die kühnen, thurmartig emporsteigenden Gipfel der Black Hills, die Harney-Peaks, sieben an der Zahl, der höchste 2500 Meter über dem Meere, von einer ungeheuren Granitkrone umgeben; dann der Terry Peak, vor allem aber die gewaltige Masse des „Crooks Monument“, der bedeutendste Gipfel der Black Hills, bis auf 2600 Meter emporsteigend. Als es noch keine Eisenbahn gab, war indessen den nach diesem modernen Kolchis wandernden Argonauten nicht einer der genannten, sondern der „Devils tower“ das Wahrzeichen, dasselbe, was in den fünfziger Jahren der Pikes Peak den ersten transcontinentalen Goldsuchern war, als ihnen „Pikes Peak or bust“ (Pikes Peak oder bankerott) als Parole galt. An 400 Meter steigt der „Teufelthurm“, ein senkrechter Felsenobelisk aus der Ebene, ein Vorwerk der mächtigen Gebirgsbaston der Black Hills mit ihren wilden, finsteren, oft bis 600 Meter tiefen Cañons. Auf ihrem Grunde rauschen die vom centralen Hochplateau herabkommenden wasserreichen Bäche; fünf davon, dem höchsten Gebirgsstocke, Crooks Monument, ent-

springend, eilen dem südlichen Arm des Cheyenne-Flusses zu, und ihre zerklüfteten Thäler waren es vor allem, in welchem bisher Gold und Silber nach Millionen gefunden wurde.

Nachdem wir eine kurze Strecke die Berge emporgestiegen waren, kamen auch schon die elenden verlassenen Bretterbuden und Blockhäuser von Crook City zum Vorschein, moderne Ruinen einer modernen Stadt, die noch vor einigen Jahren die wichtigste Stadt Dakota's zu werden versprach. Lange hielt sie dem nahen Deadwood die Wage; zweitausend Menschen schwuren auf Crook City. Das Hauptblatt dieser zukünftigen Metropolis, die „Black Hill Tribune", war die erste Zeitung der Schwarzen Berge und einzelne Nummern kosteten „two bits", d. h. 1 Mark. Crook City hatte gerade so wie vor ihr Custer City auch Bankhäuser, Hotels, Schulen, Schankstuben, Spielhöllen und Freudenhäuser. In der nahen Gulch (Schlucht) war massenhaft Gold gefunden worden, und Alles strömte hierher. Der ganze Thalboden wurde von unterst zu oberst gekehrt, um die kleinen Goldkörner herauszusuchen, aber das Goldlager war nur „Surface dirt", d. h. angeschwemmt. Bald war es erschöpft und, wie die Bevölkerung gekommen war, so zerstob sie auch wieder in alle Winde, die Stadt sich selbst überlassend.

Und diese öden zerfallenden Baracken gewähren einen furchtbar traurigen Anblick, trauriger als unsere Burgruinen, denn diesen hat die Alles versöhnende Zeit einen gewissen romantischen Reiz verliehen, hier aber war gestern noch Leben vorhanden, und die verlassenen

Stätten dieses Lebens scheinen wie klaffende Wunden Ein Viertelstündchen Weges oberhalb liegen andere, anscheinend etwas ältere Ruinen — jene von Crook City Nr. 1, denn ursprünglich hatte man geglaubt, dort an jener Stelle sei das erhoffte Goldparadies. Und ein paar Steinwürfe höher liegen die Ruinen einer dritten Stadt, die den stolzen Namen Centennial City führte. Mit welchen Hoffnungen mochten sich die Gründer dieser Stadt getragen haben, als sie die frisch gesägten Latten der ersten Häuser zusammenfügten, und doch war Centennial City ein todtgeborenes Städtekind, jeder Nagel der ersten Häuser gleichzeitig ein Nagel zu ihrem Sarge! Diese modernen Ruinen zeigen so recht, wie wenig Liebe zur Scholle die Menschen haben mußten, welche bei der ersten Kunde von Gold mit der größten Lebensgefahr unter furchtbaren Entbehrungen und Anstrengungen durch die von Indianern durchstreiften Prairien hierher gezogen waren! Was galt ihnen die wirklich herrliche Lage des Ortes, der fruchtbare Ackerboden ringsum, der dunkle hochstämmige Wald? Nur Gold, nichts als Gold wollten sie, und da sie es nicht fanden, zogen sie weiter.

Höher und höher führte uns der Weg in die Berge, bis wir endlich, die Paßhöhe erreichend, Deadwood tief unter uns in der engen Schlucht liegen sahen, mit dem Whitewood-Bach wie einen dünnen Faden. Die Berge rings um uns waren längst ihres üppigen dunklen Waldmantels entkleidet worden, und nur die gewaltigen Stümpfe zeugten von der einstigen Pracht. Ueberall verödete, verwüstete Natur, und mitten darin tief unten, die Hauptstadt der Goldregion. Rohe Baumstämme

schützen den längs der steilen Schluchtwände hinabführenden Fahrweg; über und unter uns senkrecht abstürzende Felsen, die Erklärung des Räthsels, warum Deadwood bis heute noch keine Eisenbahn hat. Lange Reihen schwerer Frachtwagen mit knarrenden und quietschenden Rädern, die Hemmschuhe darunter, ziehen neben uns die Straße einher, mit Waaren beladen. Mitunter sind fünf, sechs solcher Wagen durch Ketten aneinander gefesselt. Den vordersten Wagen ziehen sechs bis zwölf Paar Maulthiere oder Stiere; die Kutscher, rohe Gesellen mit gewaltigen Peitschen, zotteln langsam daneben, ein so seltener Anblick in einem Lande, wo man sonst die Landstraße gar nicht kennt, wo der wenig betretenen Spur des wilden Indianers gleich das glänzende Schienenpaar folgt, mit dem darauf hineilenden Dampfroß.

Wohl ein Dutzend solcher Karawanen mußten wir passiren, ehe wir, dem vielfach gewundenen, gefährlichen Wege abwärts folgend, in die Nähe von Deadwood kamen. Statt daß sich die Anzeichen der Cultur gemehrt hätten, wurde es immer trauriger und hoffnungsloser ringsumher. Der Spaten der Mineure hatte an den Hängen, wie im Thale nicht einen Meterbreit Erde unberührt gelassen; Erdreich wie Felsen war wüst durcheinander geworfen. Kleine Hügel, daneben kleine Erdlöcher zu Tausenden wie auf einem Friedhofe zur Zeit einer verheerenden Epidemie; und der Fluß, der oberhalb eine ganze Reihe von Stampfmühlen treibt, führte von den Goldwäschereien her schmutziges lehmiges Wasser von röthlicher Farbe, als wäre es Blut. Am jenseitigen Ufer wurden wir zum Ueberfluß auch noch der Ruinen

eines ungeheuren Schmelzwerkes gewahr, das vor kurzem vom Feuer verzehrt wurde und in dessen zusammengestürzten riesigen Mauern die Hoffnungen wie das Vermögen vieler Bewohner von Deadwood begraben liegen.

Da lag nun die Stadt vor uns, tief eingenistet auf dem Grund zweier tiefer Schluchten, und doch mehr als 1500 Meter über dem Meere. Wären die Häuser der Stadt nicht schon von oben her sichtbar gewesen, ich hätte bei der Einfahrt in die Straßen glauben können, mich abermals in einer der zu Grunde gegangenen, verblühten Städte der Black Hills zu befinden. Zu beiden Seiten der engen, ungepflasterten elenden Straße noch elendere Blockhäuser und zerfallende Holzhütten, in denen wir durch die offenen Thüren und glaslosen Fenster — Chinesen erblickten. Mehrere Häuser sind ganz verlassen. Opiumgeruch dringt aus den Wohnungen, wo „John" seinem gewöhnlichen Berufe, dem Wäschewaschen, stumm und emsig nachkommt. Einige Minuten später rollte unser Wagen um eine Drehscheibe, die in Anbetracht der engen Gassen hier für die Tramwaywagen angelegt werden mußte, und, in die der Schlucht entlang führende Gasse einlenkend, sahen wir den geschäftlichen Mittelpunkt, das Herz von Deadwood, vor uns, besser und größer, als ich es, nach seiner Umgebung zu urtheilen, je erwartet hätte. Die Straße ist zu beiden Seiten von gut gebauten, mehrstöckigen Geschäftshäusern eingefaßt, so hoch, daß man die Berge dahinter kaum gewahr wird, und nur den schmalen Streifen Himmel über sich sieht. Erst beim Umbiegen in eine Seitenstraße, die auf einer Brücke auch das wilde Bett des Deadwood-Baches über-

setzt, gewahrten wir die gegen 400 Meter darüber emporragenden steilen Felsen „the White Rocks“, das Wahrzeichen der Stadt. Die Hotels in Deadwood entsprechen, wie wir leider selbst erfuhren, keineswegs dem beinahe großstädtischen Aussehen, Leben und Verkehr der Hauptstraße, „großstädtisch“ im amerikanischen Sinne natürlich. Glänzende Kaufläden, „outfitting Stores“, zahlreiche elegant eingerichtete „saloons“ oder Trinkhallen mit Nichtsthuern gefüllt, reiche Juwelierläden, ebenso gut wie „Drygood“ und „Grocery Stores“. Ich konnte es diesen mit Menschen gefüllten Kaufläden wohl ansehen, daß Deadwood den Mittelpunkt des ganzen Black-Hill-Districtes bildet, und daß dieser District mit den Segnungen unserer modernen Civilisation nicht überreich bedacht ist. Die in den „outfitting Stores“ aufgestapelten Kochkessel, Blechgeschirre, Reisedecken, Werkzeuge aller Art, und vor Allem die säulenweise aufeinandergeschichteten Blechbüchsen mit Fleisch- und Gemüseconserven sind die sichersten Anzeichen dafür, daß außerhalb Deadwood in den Bergen das rauhe Mineurleben, trotz aller Städtegründungen und trotz der vielen „Cities“, welche auf den Eisenbahnkarten angegeben sind, in voller Blüthe steht. In all den Städten an der Civilisationsgrenze oder im Herzen wenig von Weißen besiedelter Gegenden Amerikas findet man auch noch „Curiosity Shops“ mit Indianerwaffen und Kleidungsstücken, Scalps, Tomahawks und Moccasins. So auch hier, aber die Kaufläden Deadwoods haben außerdem in ihren Schaufenstern überall Goldstufen und Proben von allerhand Erzen zur Schau gestellt: Silber, Mica, Kupfer, Zinn,

Eisen, Bleiglanz u. s. w., die von dem großen Metallreichthum der Schwarzen Berge zeugen.

Besonders auffällig war mir das rege Leben in den Straßen. Gruppenweise lungerten die „Miners“ an den Ecken oder vor den Trinkstuben, promenirten rauchend und Tabak kauend, die Hände in den Taschen, auf und nieder, standen vor den mit electrischem Licht glänzend erleuchteten Kaufläden (es war Abend geworden) oder unterhielten sich in der kräftigsten, mit Flüchen gespickten Minensprache von den Tagesereignissen dieser Region. Deutsche, Franzosen, Italiener, Spanier, Chinesen, Neger, alle möglichen Nationen und Racen scheinen sich hier in der engen Schlucht im Herzen des großen Westens zusammengefunden zu haben; nicht nur Sprache und Aussehen der Betreffenden, auch die Namen an den Firmentafeln sagten dies. Die Deutschen hatten die Trinkstuben „Saloons“ inne, die Italiener verkauften „Peanuts“ und Südfrüchte an den Straßenecken, die „Niggers“ waren „Bootblacks“ und Kellner, die Mehrzahl der Irländer und Amerikaner waren Mineure. Alles Männer, wenig Frauen, alles Erwachsene, wenig Kinder, aber dabei gewahrte ich doch nichts von dem rauhen, wilden Cowboy- und Grenzerleben, wie es noch vor wenigen Jahren in den Schilderungen Deadwoods zu lesen war, ja die Mehrzahl der Leute waren ganz modern gekleidet, und nur die Sprache war, wie gesagt, etwas verfänglich, wozu allerdings schon die Nomenclatur der Deadwood-Gegend viel beiträgt. Da giebt es eine Geh zur Hölle-Schlucht, Todten-Mann-Miene, Schwarzer Schwanz-Peak, Teufelsthurm, Krähenberg,

Letzte Rettung-Loch u. s. w. Am dichtesten war das Gedränge vor den Tanzböden, den Tingel-Tangels und Theatern, aus denen Musik, Lärm, Gesang, untermischt mit Beifallsgeschrei und Händeklatschen, heraus auf die Straße drang. Während ich vor dem „Gem-Theater" wartete, bis der von Menschen umdrängte Eingang wieder frei war, hörte ich hinter mir eine durchdringende Predigerstimme: „Und was nützt es den Menschen, Millionen Geld zu gewinnen, wenn dabei seine Seele verloren geht? Ich sage Euch, Männer, denkt an das Jenseits, an die Ewigkeit." Ueberrascht sah ich mich um. Da stand auf einem Stuhl ein junger Mensch mit blassem Gesicht und langem blonden Haar, eine Bibel in der Rechten, mit der er in der Luft herumfuchtelte, um die Aufmerksamkeit der Passanten zu erwecken. Aber die meisten gingen gleichgültig an ihm vorüber oder lachten. Nur drei, vier blieben vor dem „Narren", wie ich ihn nennen hörte, stehen und lauschten seinen Worten. Darunter ein alter Mann mit weißem Bart und langem, auf den Nacken fallenden weißen Haar. Stumm, die Hände in den Taschen, stand er an die Häuserwand gelehnt und starrte den Prediger mit glanzlosen, weitgeöffneten Augen an, als wäre es das erste Mal, daß er solche Worte sprechen hörte, das erste Mal, daß er ihren Sinn erfaßte. Oder entsann er sich, ähnliche Mahnungen vielleicht in seiner frühen Jugend gehört zu haben? Jetzt war er an der Schwelle des Grabes, und Grab und Wiege wurden nun durch Gottes Wort nahe aneinander gerückt. Was für ein Leben voll Abenteuer mochte dazwischen liegen!

Was war es, das dieses verhärtete Herz wieder solchen Mahnungen empfänglich machte?

Nun konnte ich mir auch das bewegte Leben Deadwoods an diesem Abende erklären. Es war Samstag Abend, im ganzen Westen Amerikas die bewegteste Zeit der ganzen Woche. Die Mineure des ganzen Districtes hatten Feierabend gemacht und waren in Deadwood zusammengekommen, um ihre Einkäufe zu machen, den Sonntag in der Stadt zuzubringen und vielleicht das in der Woche Erworbene in den Hurdy-Gurdy-Buden, den Spielhöllen und Trinkstuben, wieder zu vergeuden!

Deshalb waren auch die aus allen Minenlagern einfahrenden Coaches der „Stage Lines“ (Omnibus-Linien) so voll besetzt, deshalb die Menschenmenge in den Straßen und auf allen von den Gebirgen herabkommenden Wegen und Pfaden. Dort oben oder in den Schluchten liegen die großen Goldminen, diese Quellen des Reichthums der Stadt, die Ursache, warum Deadwood heute noch besteht, denn wer würde sonst in diesen engen, wüsten Schluchten wohnen mögen? Zweimal schon wurde Deadwood zerstört, zweimal wieder aufgebaut. Vor etwa zehn Jahren entstand in dem Geschäftsviertel ein Schadenfeuer, und binnen wenigen Stunden waren in Deadwood nur rauchende Trümmerhaufen übrig. Zwei Jahre darauf stand es wieder da, größer und schöner als vorher, und weitere zwei Jahre später kamen an einem Frühlingstage von den Bergen ringsum ungeheure Wasserfluthen und zerstörten Deadwood abermals. Trotzdem werden Bauplätze hier noch immer mit 200 bis 400 Dollars per Fuß bezahlt und

in jedem Monat entstehen neue Häuser. Die Stadt hat heute wieder fünf Kirchen und drei große Bankhäuser mit einem jährlichen Geldumsatz von 40 Millionen Dollars! Telegraphen- und Wasserleitungen durchziehen alle Straßen und in der Umgebung arbeiten große Stampfmühlen unaufhörlich an der Zerkleinerung der goldhaltigen Erze, die einen jährlichen Ertrag von fünf bis sechs Millionen Dollars an Gold und Silber ergeben. Eine Verminderung des Ertrages ist bisher noch nicht wahrzunehmen, aber würde selbst die Ausbeutung der Gold- und Silberminen sich nicht mehr bezahlen, so blieben doch noch die großartigen Kupfer-, Blei- und vor allem Zinnlager der Schwarzen Berge übrig, die heute schon eine alle Erwartungen übertreffende Ausbeute liefern und zwei blühende, geschäftige Städte, Hills City und Rapid City, mit ausgedehnten Schmelzwerken entstehen ließen. — So dürfte denn auch die Sturm- und Drangperiode der Black Hills heute zu Ende sein.

Ende des ersten Bandes.

Druck von C. G. Röder in Leipzig.